

Der schweizerische Gütertransitverkehr

Eine Untersuchung
über die Bedeutung des schweizerischen Eisenbahn- und Strassennetzes
für den europäischen Güterverkehr

DISSERTATION

zur Erlangung der Würde eines Doktors der Staatswissenschaften,
vorgelegt der Philosophisch-Historischen Fakultät
der Universität Basel

von

PETER BURKHARDT

von Basel

VERLAG P. G. KELLER - WINTERTHUR 1960

1959
=



Digitized by the Internet Archive
in 2026

Der schweizerische Gütertransitverkehr

Eine Untersuchung
über die Bedeutung des schweizerischen Eisenbahn- und Strassennetzes
für den europäischen Güterverkehr

DISSERTATION

zur Erlangung der Würde eines Doktors der Staatswissenschaften,
vorgelegt der Philosophisch-Historischen Fakultät
der Universität Basel

von

PETER BURKHARDT

von Basel

VERLAG P. G. KELLER - WINTERTHUR 1960

Genehmigt von der Philosophisch-Historischen Fakultät auf Antrag
der Herren Prof. Dr. E. Salin und Prof. Dr. H. Guth.

Basel, den 27. Oktober 1959

Prof. Dr. D. van Berchem

Dekan



Diese Arbeit erscheint gleichzeitig unter gleichem Titel als Band 40
der „Staatswissenschaftlichen Studien“ im Polygraphischen Verlag AG. Zürich

Meiner Mutter

Für das Wohlwollen während meines Studiums und für die Anregung zur vorliegenden Arbeit bin ich meinem verehrten Lehrer, Herrn Professor Dr. E. Salin, herzlich dankbar.

Zu weiterem Dank verpflichtet fühle ich mich gegenüber jenen Herren, die zum Zustandekommen der Dissertation unter Aufopferung ihrer kostbaren Zeit wesentlich beigetragen haben, so vor allem Herrn Professor Dr. H. Guth (Leiter des Statistischen Amtes des Kantons Basel-Stadt), Herrn Sulzberger (Sektion Handelsstatistik der Oberzolldirektion, Bern), den Herren Dr. Hartmann und Spörri (Kommerzieller Dienst der Generaldirektion der SBB, Bern) und Herrn Papa (Kommerzielle Agentur der SBB, Basel).

Inhaltsverzeichnis

Erster Teil

Einführung

I. Inhaltsangabe	3
II. Historischer Rückblick	5
A. Schweizer Alpenpässe	5
B. Entwicklung der Eisenbahnen	5
III. Transitverkehr der Strasse	9
A. Die Bedeutung des schweizerischen Strassennetzes für den internationalen Güterverkehr	9
B. Begründung	10
IV. Koordinierungsbestrebungen auf dem Gebiet des internationalen Eisenbahngüterverkehrs	12
A. Die Schweiz als Verbindungsland der europäischen Staaten	12
B. Integration — Förderung des internationalen Eisenbahnwesens durch Abkommen und Verträge — Institutionen	13

Zweiter Teil

Schweizerischer Transitverkehr - Vergleiche

V. Anteile der Richtungen am schweizerischen Transit	33
VII. Die Bedeutung des schweizerischen Verkehrsnetzes für die Nachbarstaaten der Schweiz	36
VII. Der Anteil des über Schweizer Hoheitsgebiet transportierten Aussenhandels am Gesamthandel der Schweizer Nachbarstaaten	48

Dritter Teil

Der Warenverkehr

VIII. Vorbemerkungen. Die Warensendungen als Grundlage der Untersuchung	55
IX. Der Warenverkehr von Deutschland nach Italien	60
X. Der Warenverkehr von Italien nach Deutschland	70
XI. Der übrige Verkehr	77

Vierter Teil

Schluss

XII. Erklärungen zum Umfang des schweizerischen Transits	87
A. Ursprungs- und Bestimmungsorte der Waren	87
B. Konkurrenz der ausländischen Verkehrsmittel	88
XIII. Bedeutung des Transitverkehrs für die Schweiz	90
XIV. Ausblick	91
A. Wandel der Bedeutung des schweizerischen Verkehrsnetzes	91
B. Integrationsauswirkungen — Blick in die Zukunft	92

Quellennachweis

- Acklin*, A. (gewesener Chef der Handelsstatistik Bern), Handbuch der schweizerischen Volkswirtschaft, Bd. 2, Bern 1939, S. 424.
- Armand*, Louis, Directeur général de la S. N. C. F. et Président de l'Union internationale des Chemins de fer (UIC), «Le rôle de la Suisse dans l'eupérisation des Chemins de fer», in: Revue économique franco-suisse (Chambre de commerce Suisse en France: Editeur), 1953, Nr. 1.
- Baade*, F., und H. J. Otto, Strukturwandlungen und Nachkriegsprobleme der Wirtschaft Italiens, Kiel 1951.
- Beyer*, Paul, Verkehrspolitik im gemeinsamen Markt, in: Zeitschrift „Der Volkswirt“, Frankfurt 19. 4. 1958, S. 653, 12. Jahrgang, Nr. 16.
- Bodenmann*, Hermann (Chef der Sektion Handelsstatistik der Oberzolldirektion in Bern), Transitverkehr, in: Handbuch der schweizerischen Volkswirtschaft, Bd. 2, 1955, Seiten 446 ff.
- Ciparisso*, Livio, Die Aussenhandelspolitik Italiens in der Zeit von 1939 - 1949, Diss. Zürich 1953.
- Cottier*, Beck, Die Weltwirtschaftskrise und die Eisenbahnen und die Einwirkungen der Krise auf den Eisenbahnbetrieb, Internationale Eisenbahn-Kongress-Vereinigung 1933.
- Dirlewanger*, H. (Chef des kommerziellen Dienstes, Güterverkehr SBB, Bern), Transitland par excellence, in: Nationalzeitung, 21. August 1958, Basel.
- Die Gütertarife, in: Ein Jahrhundert Schweizerbahnen 1847 - 1947, Bd. IV, S. 371 f.
- Die Gütertarife der SBB, in: Veröffentlichungen der schweizerischen Verwaltungskurse an der Handelshochschule St. Gallen, 1944, Bd. 3, S. 40 f.
- Dreyer*, Georges, Die internationalen Organisationen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens, in: Ein Jahrhundert Schweizerbahnen 1847 - 1947, Bd. IV, S. 637 f.
- Erb*, Gottfried / *Rogge*, Peter, Preispolitik im teilintegrierten Markt, in: Veröffentlichungen der List-Gesellschaft e. V., Nr. 9, Basel/Tübingen 1958.
- Flury*, A., Die Struktur des Schweizer Strassenverkehrs, in: „Autostrasse“, 1951, Nr. 8.
- Gschwind*, Hugo (Präsident der Generaldirektion der SBB in Bern), Les Chemins de fer fédéraux et les transports internationaux, in: Revue économique franco-suisse, Nov. 1953, S. 403 ff.
- Härry*, A., Die historische Entwicklung der schweizerischen Verkehrswege, Frauenfeld 1911.
- Hartmann*, Georges, L'évolution du trafic marchandises des Chemins de fer suisses de 1939 - 1945, in: Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, Zürich 1947, Nr. 1, S. 47 f.
- Hotz*, O., Der Güterverkehr der SBB in den Jahren 1929 - 1934, Bern 1935.
- Kalbermatten*, A., Der Entwurf für ein Netz europäischer Fernverkehrsstrassen, in: „Strasse und Verkehr“, 1949, Nr. 9 und 11.
- Koenigs*, Gustav, Die Regelung des internationalen Verkehrs, Jena 1941.
- Leuzinger*, Die Bedeutung der Schweizer Alpenbahnen für den internationalen Güterverkehr, Diss. Zürich 1950.
- List*, Friedrich, Lists Werke, Bd. 3, Reimar Hobbing Verlag, Berlin 1929, 1. Teil.
- Mangold*, F., Der schweizerische Transithandel, Basel 1935.
- Meile*, W., Die Bedeutung der schweizerischen Verkehrspolitik vom Standpunkt der Eisenbahnen, Referat vom 6. 11. 1943, Zürich.
- Meyer*, H. R., Entwicklung und Organisation des internationalen Verkehrs, in: Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, Bern, 7. Jahrgang, 1952, Nr. 3, S. 234 ff.
- Ochsner*, Richard, Der Transit von Personen und Gütern durch ein neutrales Land im Falle des Landkrieges, Diss. Zürich 1948.

- Peiner, Werner, Europäische Eisenbahnpolitik, in: Zeitschrift „Der Volkswirt“, Frankfurt 25. 10. 1958, S. 2181, 12. Jahrgang.
- Predöhl, Andreas, Verkehrspolitik, Göttingen 1958.
- Raaflaub, Alfred, Europäische Strassenplanung, in: „Autostrasse“, 1948, Nr. 6.
- Ruckli, Robert: Die Ergebnisse der Verkehrszählungen 1948/49, in: „Touring“, 1950, Nr. 19.
- Gütertransport und Verkehrsanalyse, in: Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik.
- Salin, Edgar, Standortverschiebungen der deutschen Wirtschaft, in: Strukturwandlungen der deutschen Volkswirtschaft, Bd. 1, Berlin 1928, S. 75 ff.
- Schwabe, H. R., Der Staatsbetrieb der schweizerischen Eisenbahnen, Dissertation, in: Schweizerische Beiträge zur Verkehrswissenschaft, Heft 32, Bern 1948.
- Seeböhm, Hans Christoph, Ing., Europäische Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Verkehrs, Vortrag des Herrn Bundesministers für Verkehr, 18. 2. 1955 in Berlin.
- Spörri, Willy, Die Lasten und Leistungen der schweizerischen Eisenbahnen für Staat, Volk und Wirtschaft, Diss. Bern 1941.
- Vadnai, Eugen, Handbuch des internationalen Frachtverkehrs, Zürich 1932, Verlag SKV.
- Waldkirch, H. v., Öffentlich-rechtliche Stellung der SBB, Diss. Zürich 1927.
- Weber, Karl, Die Staatsverträge zwischen der Schweiz und dem Ausland, in: Ein Jahrhundert Schweizerbahnen 1847 - 1947, Bd. IV, S. 690 f.

-
- Die Entwicklung Italiens im letzten Jahrzehnt, Informationsdienst des Ministerpräsidiums der Republik Italien, Rom 1958, Apollon-Druckerei.
- Zur Struktur des Güterverkehrs mit Motorfahrzeugen in der Schweiz, eine Stichprobenerhebung 1951, in: Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, 8. Jahrgang, Nr. 1, 1953, Orell Füssli, Zürich.
- Ausbau des schweizerischen Hauptstrassennetzes, Bericht an das eidgenössische Departement des Innern, 1942.
- Ein Jahrhundert Schweizerbahnen 1847 - 1947, Bd. I: 1947, Bd. II: 1949, Bd. III: 1957 und Bd. IV: 1955, Bern.
- Die Wirtschaftsunion in ihrer Stellung zu den Nationalwirtschaften und zur Weltwirtschaft, Heft 2, Berlin 1950.
- Rascheste Beförderungsgelegenheiten für Frachtgut in Wagenladungen im Transitverkehr durch die Schweiz, SBB, Verzeichnis mit Fahrplänen für den intereuropäischen Güterverkehr, Prospekt der Betriebsabteilung der Generaldirektion.
- Die SBB in schwerer Zeit, Illustrierter Bilderbericht, 1945.
- Der deutsche Aussenhandel unter der Einwirkung weltwirtschaftlicher Strukturwandlungen, Institut für Weltwirtschaft und Seeverkehr an der Universität Kiel, 2 Bde., E. Mittler, Berlin 1932.
- Montanunion: Erste Ergebnisse für Kohle und Stahl, Informationsdienst der Hohen Behörde, Luxemburg 1956, 2. Auflage.
- Anlagen zum 5. Gesamtbericht über die Tätigkeit der Gemeinschaft, Montanunion, Luxemburg 1957.
- Eisenbahnübersichtskarte für den internationalen Güterverkehr, herausgegeben vom Verkehrsministerium in Prag, 1947.
- Internationaler Strassenbau- und Strassenverkehrsprobleme im Schosse der europäischen Wirtschaftskommission, in: Zeitschrift „Automobilrevue“, 1951, Nr. 22.
- Ist die Modernisierung des europäischen Strassennetzes rentabel?, in: Zeitschrift „Motorlastwagen“, 1951, Nr. 23.
- Strukturprobleme der italienischen Volkswirtschaft, in: Bericht des schweizerischen Bankvereins, 1954, Nr. 3.
- Sechster Gesamtbericht über die Tätigkeit der Gemeinschaft, Bd. II, 1958, Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl.
- Vertrag der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, Bérié und Miller (NWB), Berlin 1957.

Statistiken

Schweizerische Statistik

Schweizerische Verkehrsst Statistik.
Statistisches Jahrbuch der Schweiz.
Jahresstatistik des Aussenhandels der Schweiz.
Beiträge zur schweizerischen Statistik.
Jahresberichte der SBB.
Jahresberichte der schweizerischen Handelsstatistik.

Deutsche Statistik

Statistisches Jahrbuch des Deutschen Reichs resp. der Bundesrepublik Deutschland. Der Aussenhandel Deutschlands.
Monatliche Nachweise über den auswärtigen Handel Deutschlands.
Ergänzungshefte zur Statistik: Aussenhandel des Deutschen Reichs resp. der Bundesrepublik Deutschland. Nr. 239: Italien; Nr. 24: Frankreich und Saar; Nr. 38: Frankreich, Übersee und Saar.
Die Wirtschaft des Auslands von 1900 - 1927, Berlin 1928, Einzelschriften der Statistik des Deutschen Reichs, Nr. 5, Reimar Hobbing Verlag.
Statistik des Deutschen Reichs, Auswärtiger Handel, 1913.
Statistisches Handbuch von Deutschland, 1928 - 1944, Ehrenwirth Verlag, München 1949.

Französische Statistik

Tableau général du commerce extérieur de la France, Paris.
Statistique mensuelle du commerce extérieur de la France.
Annuaire statistique de la France.

Italienische Statistik

Statistica annuale del commercio del estero.
Commercio estero e turismo (annuario delle camere di commercio italiano all'estero).
Annuario Statistico Italiano, Roma.

Österreichische Statistik

Statistik des auswärtigen Handels Österreichs, Wien.
Statistik des Aussenhandels Österreichs, Wien.

Belgische Statistik

Annuaire Statistique de la Belgique et du Congo Belge, Bruxelles.
Tableau général du commerce de la Belgique avec des pays étrangers.
Bulletin mensuel du commerce extérieur de l'Union Economique Belgo-Luxembourgeoise.
Bulletin du commerce de l'Union Economique Belgo-Luxembourgeoise avec des pays étrangers, année 1939.

Englische Statistik

The Trade of the U.K. (with the Commonwealth Countries and Foreign Countries), Tome IV, 1950, 1953 und 1956.
Accounts relating to Trade and Navigation of the United Kingdom, London, Bände 50, 53 und 56.

Zeitungen

Geschäftsbericht und Rechnungen der SBB, Bern.
Österreichs Wirtschaft, Nr. 28, 1932.
Dampf und Elektrizität, Jahrgang 69, Nr. 23, Juni 1957.
Autostrasse.
Der Motorlastwagen.
Strasse und Verkehr.
Transport, Basel.
Monatliches Mitteilungsblatt der Montanunion, April 1957, Luxemburg.
Der öffentliche Verkehr.
SBB-Nachrichten, Juni 1957: 75 Jahre Gotthardbahn, Bern.

Zeitschriften

Automobilrevue.
Touring (TCS).
Basler Nachrichten, Basel.
Basellandschaftliche Zeitung.
Neue Zürcher Zeitung, Zürich.
Die TAT, Zürich.
Berner Tagwacht, Bern.
Frankfurter Zeitung, Frankfurt.
Arbeiterzeitung, Basel.
Deutsche Zeitung und Wirtschaftszeitung, Stuttgart.

Die vorliegende Literatur befindet sich in mindestens einer der folgenden Bibliotheken:

1. Basel, Universitätsbibliothek.
2. Basel, Schweizerisches Wirtschaftsarchiv.
3. Basel, Bibliothek der wirtschaftswissenschaftlichen Seminare.
4. Bern, Bibliothek der SBB, Generaldirektion.
5. Bern, Oberzolldirektion, Abteilung der schweizerischen Handelsstatistik.
6. Bern, Schweizerische Landesbibliothek, statistische Abteilung.
7. Genf, UNO-Bibliothek.
8. Genf, Universitätsbibliothek.

Erster Teil

EINFÜHRUNG

I. Inhaltsangabe

In seinen Schriften zum Verkehrswesen versuchte List den Ausbau des deutschen Verkehrs durch die sich damals eben im Entstehen befindende Eisenbahn zu fördern. „Es ist eine beschränkte Ansicht, wenn man bloss den Umstand ins Auge fasst, dass der Eisenbahntransport die Preise der Produktion und Waren vermindert und folglich dem Konsumenten wie dem Produzenten materielle Vorteile bringt. Schon die geringe Erfahrung, die man während der kurzen Zeit ihrer Existenz gemacht hat, beweist, dass sie hauptsächlich zu schleuniger, wohlfeiler und bequemer Fortschaffung der Menschen Dienste leisten und hauptsächlich wegen dieses Vorzugs sich die Gunst aller Klassen erworben haben, dass sie der mittleren und unteren Klasse quantitativ 10- bis 20mal mehr Dienste leisten als der oberen und höchsten Klasse und dass sie durch schleunige Beförderung von Briefen, Journalen und Büchern wohltätiger auf die Gesellschaft wirken als durch jeden andern Warentransport. Um diese Wirkung in ihrem ganzen Umfange antizipieren zu können, stelle man sich vor, alle Länder und angesehenen Städte von Europa seien durch Eisenbahnen und Dampfboote unter sich verbunden“¹. Seit List durch Gutachten und Briefe den Ausbau der Verkehrsnetze anregte, ist erst ein gutes Jahrhundert verstrichen, und doch erscheint die Zeit, da Pferdekutschen und Kanalschiffe die wichtigsten Transportmittel waren, im Bewusstsein der heutigen als ferne Vergangenheit. Es wird gerne vergessen, dass die jetzt bestehenden Anlagen und Verkehrsverbindungen die Leistung einer relativ kurzen Zeitspanne darstellen. Wohl in keinem andern Bereich der Wirtschaft wurde die menschliche und tierische Muskelkraft durch eine technische Erfindung so rasch und so umfassend ersetzt wie im Verkehrswesen durch die Dampfmaschine und später durch den Benzinmotor. Dem weitmaschigen Netz der Eisenbahnen folgte das viel engere der Autostrassen, so dass bald kein Flecken der zivilisierten Welt mehr ohne Anschluss an irgendeine Verkehrsverbindung war. Mit vordem ungeahnter Geschwindigkeit wurden nun Menschen und Güter von Ort zu Ort, von Land zu Land befördert. Endlich rückte seit den 20er Jahren unseres Jahrhunderts das Flugwesen die Bewohner verschiedener Kontinente einander näher, als sich vor etwas mehr als hundert Jahren die Einwohner benachbarter Regionen gestanden hatten. Als Voraussetzung und Instrument der modernen Weltwirtschaft spielen die neuzeitlichen Verkehrsmittel eine entscheidende Rolle bei der von wirtschaftlichen Kräften vorangetriebenen Ökumenisierung ehemals religiös und politisch abgeschlossener Territorien.

In der vorliegenden Arbeit soll nur der Beitrag des schweizerischen Verkehrsnetzes zum Weltverkehr beleuchtet werden. Hierbei wird ausser dem Binnenverkehr auch der Personentransport ausser Betracht gelassen; wir beschränken uns mithin auf den Gütertransit durch die Schweiz. Die Untersuchung

¹ F. List, Werke, Band 3, Reimar Hobbing Verlag, Berlin 1929, I. Teil, S. 39.

des Gütertransits durch die Schweiz befasst sich weder mit den der Sphäre des Handels angehörenden Fragen des Zahlungsverkehrs und der wirtschaftspolitischen Vereinbarungen der Nationen noch mit dem in der Schweiz allerdings bedeutenden Transithandel²; lediglich die Benützung des schweizerischen Verkehrsnetzes durch das Ausland interessiert uns, d. h. also die Ausführung der Gütertransporte auf dem schweizerischen Territorium von Landesgrenze zu Landesgrenze. Der Gütertransport an sich erweist sich als verhältnismässig wenig komplizierter Gegenstand wirtschaftswissenschaftlicher Betrachtung, sind doch alle drei am Geschäft Partizipierenden an einem ungestörten Ablauf des Warenverkehrs gleichermaßen interessiert: der Transiteur ist auf ein Maximum an Einnahmen aus dem Transportgeschäft bedacht und wird deshalb sorgen, dass jeder mögliche Transport durchgeführt werden kann; die beiden Handelspartner unterstützen den Transport, weil dadurch eine gewünschte Transaktion überhaupt erst zustande kommt und dank einem effizienten Transportwesen der Aufwand für die Transportkosten vermindert wird. Die Schwierigkeiten dieser Arbeit lagen vor allem in der Beschaffung des Zahlenmaterials sowie in der Suche und Konsultation praktisch mit unserer Materie beschäftigter Gewährleute; die einschlägige Literatur erwies sich, soweit sie überhaupt zugänglich ist, im ganzen als recht unergiebig.

Für die Behandlung des Themas sind prinzipiell vier Verkehrsmittel von Interesse. Davon entfällt allerdings die Schifffahrt, endet doch die einzige internationale Schifffahrtslinie, an der die Schweiz partizipiert, in der Schweiz. Aber auch vom Luftverkehr wird nicht die Rede sein, da der zivile Lufttransit über nationale Hoheitsgebiete abgabenfrei ist, und die Flugzeuge auch schon seit Jahrzehnten keineswegs mehr genötigt sind, aus technischen Gründen in der Schweiz einen Zwischenhalt einzusetzen. Es bleiben die erdgebundenen Verkehrsmittel der Schiene und Strasse. Welche geringe Bedeutung allerdings dem Strassen transit zukommt, wird noch zu zeigen sein.

Wir betrachten zunächst die geschichtliche Entwicklung des schweizerischen Gütertransits und den Anteil des Strassentransits. Die Untersuchung wird sich anschliessend auf den Eisenbahntransit konzentrieren, zu dessen besserem Verständnis der Werdegang und gegenwärtige Stand der europäischen Verkehrsintegration dargelegt werden wird. Die Hauptteile II und III gliedern hierauf den eigentlichen und effektiven Transitverkehr nach den verschiedenen Richtungen auf und stellen die exakten Beziehungen zwischen den Transitzi fern und den diversen ausländischen Handelszi fern her. Der IV. Teil endlich würdigt zusammenfassend den Umfang des Transits und dessen Bedeutung für die Schweiz und das Ausland und schliesst mit einem Ausblick in die unter dem Zeichen wirtschaftlicher Integrationsbestrebungen stehende Zukunft.

² F. Mangold, *Der schweizerische Transithandel*, Basel 1935.

II. Historischer Rückblick

A. Schweizer Alpenpässe

Ihre geographische Zentrallage in Europa hat dem Gebiet der Schweiz seit den Anfängen überregionalen Handels eine wichtige Mittlerstellung gesichert. In römischer und nachrömischer Zeit waren vor allem die Verkehrswege wichtig, die von Italien über den Grossen St. Bernhard (mons Jovis) nach Avenches, Solothurn und den Oberrhein einerseits und über Lausanne nach Pontarlier — Besançon oder Genf andererseits in das östliche und mittlere Gallien führten. Von Mailand, Como und Chiavenna aus benützte man zur Überquerung der Alpen den Septimer, Splügen, Julier und die Maloja. Der germanische Einbruch bereitete dem lebhaften römischen Handel ein Ende; in der Folgezeit verfielen auch die römischen Strassen. Im Mittelalter sodann wickelte sich über die meisten Schweizerpässe, vor allem über den Septimer und den Grossen St. Bernhard, ein reger Handelsverkehr ab. Gleichzeitig mit dem Gotthard wurde anfangs des 13. Jahrhunderts im Wallis der Simplon erschlossen, auf dem noch heute das damals gegründete Hospiz der Johanniter dem Durchreisenden Unterkunft gewährt. Im Bündnerland hatte eine Zeitlang der Septimer eine grosse Bedeutung für den Handelsverkehr; diese Bedeutung ging jedoch mit dem Ausbau des Gotthard, Splügen und Lukmanier zurück. Die Verkehrswege wurden allmählich immer mehr erweitert: die erste Alpenstrasse im heutigen Sinne wurde 1797 über den Simplon angelegt, ein Gemeinschaftswerk von Italien, Frankreich und dem Wallis. Zwanzig Jahre später liessen die Sardinier den St. Bernhard und den Splügen ausbauen. Die beiden für den heutigen Reiseverkehr wichtigen Pässe Maloja und Julier, die sogenannte „Obere Strasse“, wurde nach Überschwemmungen der „Unteren Strasse“ über den Septimer im Jahre 1834 ausgebaut; 1840 war der Bau vollendet. Die Bündnerpässe hatten ihre grosse Zeit besonders während des Kriegs Österreich - Sardinien (1848 - 49) und im Krimkrieg (1854 bis 1856). Die Eröffnung der Gotthardbahn liess ihre Bedeutung dahinfallen. An die Stelle des Strassentransits über die Alpen trat während der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts mehr und mehr der Eisenbahnverkehr³.

B. Entwicklung der Eisenbahnen

1. Entstehung und erste Entwicklung der Eisenbahnen

Im ersten Drittel des vergangenen Jahrhunderts fand der Ausbau der Eisenbahn wenig Anklang in der Schweiz. Nachdem aber alle anliegenden Länder mindestens eine „Versuchsstrecke“ gebaut hatten, bauten 1847 auch die Schweizer

³ Vgl. dazu: A. Härry, Die historische Entwicklung der schweizerischen Verkehrswege, Frauenfeld 1911; und: Leuzinger, Die Bedeutung der Schweizer Alpenbahnen für den internationalen Güterverkehr, Zürcher Dissertation 1950.

ihre erste Bahn von Zürich nach Baden (23 km) (wenn man von der drei Jahre vorher gebauten, zwei Kilometer langen Bahn von Basel nach St. Louis absehen will)⁴. Die Schweiz war tatsächlich zu diesem Schritt gezwungen, wenn sie sich nicht vom internationalen Handel abschliessen wollte. Zur Beschleunigung der Entwicklung trug schliesslich nicht wenig die Tatsache bei, dass schon vor dem ersten Eisenbahnbau in der Schweiz von allen Seiten Bahnlinien an das Land herangeführt worden waren und einen Anschluss nahelegten. Von *Deutschland* führte eine Bahn von Kiel - Hamburg - Hannover - Kassel - Frankfurt nach Basel, später auch eine Linie von Stettin - Berlin - Leipzig - Hamburg - Nürnberg und Augsburg nach Lindau. Von *Frankreich* ging eine Linie nach Basel und eine nach Genf und von *Italien* führten Strecken an die Seen von Como und Lugano. Zu einer Verbindung dieser Strecken war der Bau folgender Linien erforderlich:

- | | |
|--------------|-------------|
| 1. Basel | — Genf |
| 2. Basel | — Langensee |
| 3. Basel | — Bodensee |
| 4. Bodensee | — Comersee |
| 5. Bodensee | — Genf |
| 6. Genfersee | — Langensee |

Nach und nach erhielt das Land ein dichtes Bahnnetz; die Centralbahn erstellte eine Linie von Basel nach Luzern und eine weitere Linie von Olten nach Bern, die Nordostbahn Linien von Zürich nach Romanshorn, nach Chur und nach Schaffhausen, die Cie. de l'Ouest baute im Welschland eine Verbindung vom Bielersee an den Genfersee. Jahr für Jahr wurden neue Teilstücke dem Betrieb übergeben. Nachdem die Chemin de fer de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise um die 60er Jahre den Genfersee mit Bern verbunden hatte, konnte man, um vom Genfersee an den Bodensee, von Zürich nach Chur und von Basel nach Luzern zu gelangen, die Eisenbahn benützen.

Von 1848 - 1854 wurde die Semmeringbahn gebaut, die bald die ökonomischen Vorteile einer Bahn auch in gebirgigem Gelände erwies; der Erfolg der Brennerbahn, die 1867 in Betrieb genommen wurde, liess die Vorzüge einer Gebirgsbahn vollends offensichtlich werden. Dennoch waren in der Schweiz zahlreiche innenpolitische Schwierigkeiten zu überwinden, ehe der Bau der Gotthardbahn begonnen werden konnte. An der Finanzierung dieser Bahn beteiligten sich neben privaten Instituten und dem schweizerischen Staat auch Deutschland und Italien, wobei bei allen Beteiligten politische wie wirtschaftliche Interessen im Spiele waren. Was die wirtschaftlichen Interessen angeht, so zeigten die ersten Betriebsergebnisse nach Eröffnung der Bahn im Jahre 1882 bald, dass die hochgespannten Erwartungen gerechtfertigt gewesen waren; für die beiden anderen

⁴ In England erste Eisenbahn von Stockton nach Darlington (41 km) 1825, in Österreich von Budweis nach Kerschbaum (64 km) 1828, in Frankreich von St. Etienne nach Andrézieux (24 km) 1828, in Amerika von Baltimore nach Ellicots (24 km) 1829 und in Belgien von Brüssel nach Mecheln (20 km) 1829. — Vgl. Die Geschichte der Schweizerischen Eisenbahnen, in: Ein Jahrhundert Schweizerbahnen 1847 - 1947, Bd. I, S. 3 ff.

Alpenbahnen erwies sich der Gotthard bald als eine mächtige Konkurrenz, wie aus den folgenden Angaben hervorgeht:

Der Verkehr zwischen Deutschland und Italien über den *Brenner* betrug im Durchschnitt der Jahre 1880/81 109 000 t, 1887/88 dagegen nur noch 70 000 t, was einer Abnahme von 36 % entspricht. Es ist bemerkenswert, dass der Verkehr von Deutschland nach Italien von dieser Veränderung nicht betroffen wurde, dafür um so mehr die Gegenrichtung, die von 80 000 t (1881) auf 34 000 t (1888) sank (entspricht einer Abnahme von 58 %).

Im Durchschnitt der Jahre 1887 - 89 betrug der Verkehr über den *Gotthard* 260 000 t und über den *Brenner* 70 000 t, wobei die Richtungen wie folgt beteiligt waren ⁵:

Deutschland→Italien		Italien→Deutschland	
über Gotthard	42 000 t	über Gotthard	220 000 t
über Brenner	34 000 t	über Brenner	38 000 t

Daneben die Ziffern des *Mt. Cenis*:

1880/81	78 000 t pro Jahr
1887/88	48 000 t pro Jahr

Auf die Richtungen verteilt ergibt dies:

	Süd - Nord	Nord - Süd
1880/81	45 000 t	33 000 t
1887/88	37 000 t	11 000 t
	(Rückgang: 18 %) (Rückgang: 67 %)	

Die Bedeutung der Gotthardbahn zeigt sich am besten am Beispiel der Saar: Durch den Bau des Gotthardübergangs ermässigten sich die Frachtpreise von der Saar nach Italien um 28 %. Es ergaben sich von Saarbrücken aus die folgenden Verkürzungen: nach Verona um 167 km, nach Modena um 233 km, nach Alessandria um 498 km, nach Turin um 525 km und nach Spezia um 363 km. Allerdings ergaben sich keine entsprechenden Ermässigungen der Frachtkosten, da die Benützung der Gotthardbahn relativ kostspielig war.

Generell kann man feststellen, dass die Einrichtung der Gotthardbahn einen tiefgreifenden Einfluss auf den europäischen Handelsverkehr hatte.

2. Epoche der Elektrifizierung

Die erste elektrische Bahn für Gütertransporte wurde 1881 in Berlin gebaut. Es folgten Bahnen in Charlottenburg 1882, Frankfurt 1884, Mödling-Hinterbrühl (Wien) 1885 und in Richmond (Virginia) 1888. 1888 wurde auch die erste elektrische Bahn in der Schweiz gebaut; sie führte von Montreux nach Vevey. Es folgten viele elektrische Strassenbahnen in den Städten der Schweiz. Die erste

⁵ Leuzinger, a. a. O.

in der Schweiz erstellte normalspurige Elektrobahn wurde im Jahre 1894 zwischen Orbe und Chavornay angelegt (660 V). Grosses Aufsehen erregten die Bergbahnen auf den Gornergrat und auf die Jungfrau im Jahre 1898. Die Schweiz wurde zum weltbekannten Pionier im elektrischen Eisenbahnwesen. Mit der Elektrifizierung der Strecke Burgdorf - Thun im Jahre 1899 entstand die erste elektrische Vollbahn Europas. Die bis dahin gesetzlich zulässige Höchstspannung hatte 750 Volt betragen. Erst 1912 wurde die Verwendung von Spannungen bis zu 15 000 Volt für Bahnen gestattet. Damit war einer weiteren Elektrifizierung der schweizerischen Bahnen kein prinzipielles technisches Hindernis mehr in den Weg gestellt, und der weitere Fortschritt war nur noch eine Kapitalfrage.

Halten wir noch einige markante Daten der Entwicklung der folgenden Jahre fest: 1913 elektrifizierte die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn die Strecke Frutigen - Brig, und 1919 wurde die ganze Strecke von Iselle bis Bern mit elektrischen Lokomotiven befahren. Ein Jahr später wurde der Gotthard von Erstfeld bis Biasca und 1921 bis Bellinzona elektrifiziert. 1922 wurde die gesamte Transitlinie Basel - Chiasso auf elektrischen Betrieb umgestellt. Nach der Nord-Süd-Verbindung folgte 1928 die elektrische Einrichtung der West-Ost-Verbindung von Genf nach Rorschach und zugleich von Zürich nach Chur.

Die Elektrifizierung entsprang nicht nur dem Bedürfnis, die Leistung der Traktion zu erhöhen, sondern sie war vor allem wegen der Verteuerung der Kohle notwendig geworden. Die Tatsache, dass die reichlich mit Wasserkraft ausgestattete Schweiz relativ leicht auf die Elektrizität ausweichen konnte, führte dazu, dass die Bahnen dieses Landes bald im internationalen Vergleich den höchsten Elektrifizierungsgrad erreichten. Betrug der Anteil des elektrifizierten Teils am Gesamtnetz der SBB im Jahre 1920 7,5 %, so stieg er in den folgenden 10 Jahren auf 56,9 % an; 1945 waren 88,1 % aller schweizerischen Eisenbahnen elektrisch betrieben. Den *Stand der Elektrifizierung* in andern Ländern verdeutlicht die folgende Tabelle:

Elektrifizierung verschiedener Eisenbahnnetze

(Nach dem Bericht des UIC 1957)

Schweiz (SBB)	98 %
(BLS)	100 %
Niederlande (NS)	49 %
Schweden	45 %
Italien (FS)	40 %
Österreich (ÖBB)	28 %
Belgien (SNCB)	17 %
Frankreich (SNCF)	15 %
Deutschland (DB)	9 %
Grossbritannien (BR)	5 %
USA (Bahnen der Klasse I)	1 %

Dieser historische Rückblick lässt klar erkennen, welche Anstrengungen die Schweiz in den vergangenen Jahrzehnten gemacht hat, um trotz der topographischen Hindernisse die Gunst ihrer geographischen Lage für den europäischen Verkehr zu nutzen. Leider ist bei diesen Bemühungen der Strassenverkehr nicht im gleichen Masse berücksichtigt worden wie das Eisenbahnnetz. Über die weiteren Massnahmen der Schweiz zur Gewährleistung eines reibungslosen Güterverkehrs auf der Bahn wird in weiteren Abschnitten dieser Arbeit gelegentlich noch zu berichten sein.

III. Transitverkehr der Strasse

A. Die Bedeutung des schweizerischen Strassennetzes für den internationalen Güterverkehr

Bevor die schweizerischen Strassenverhältnisse untersucht werden, wollen wir Klarheit über die schweizerische Verkehrsstruktur schaffen. Die Verkehrszählungen von 1936/37 und 1948/49 und die Stichprobenerhebung von 1951⁶ lassen die verkehrspolitische Struktur der Strassenbenützer genügend klar erkennen. Der Umfang des Ausländerverkehrs geht aus dem Bericht an das eidg. Departement des Innern von 1942⁷ hervor, wo zugleich der Versuch unternommen worden ist, den Transitverkehr vom übrigen ausländischen Verkehr abzusondern. Dieser Bericht sowie alle späteren Untersuchungen über den schweizerischen Strassenverkehr führten zu dem klaren Ergebnis, dass sich der Durchgangsverkehr auf der Strasse praktisch auf den Personenverkehr und dieser auf den Touristenverkehr beschränkt. Welch geringe Bedeutung dem Lastwagentransitverkehr in der Schweiz zukommt, bestätigt vor allem eine Tabelle über beförderte Güter im Lastwagentransit im Statistischen Jahrbuch der Schweiz, Band 1955 (siehe untenstehende Tabelle). Der Anteil des Lastwagentütertransits am gesamten schweizerischen Transit — nicht einmal vier Promille betragend — ist ausserordentlich gering.

Beförderte Güter in t im Lastwagentransit

	1951	1952	1953	1954	1955
Schweiz	29	16	139	180	278
Deutschland	74	335	256	212	645
Frankreich	18	68	69	678	323
Italien	15	97	95	123	78
Österreich	83	51	35	28	12
Dänemark	13		1		11
Niederlande	28	17	35	14	15
Übrige	5	35	4	9	15
Total	265	619	634	1244	1377 *
Transit der SBB	3,06	2,5	3,34	3,65	4,54 Mio. t
Lastwagentransit					
In ‰ des					
SBB-Transits	0,09	0,25	0,19	0,34	0,3 ‰

* Gesamter schweizerischer Lastwagentüterverkehr im Jahr 1955: 69 000 t.

In seinem Aufsatz⁸, der an die Verkehrszählung von 1948/49 anknüpft, kommt Ruckli zu dem Schluss, dass die schweizerischen Strassen nicht nach dem werktäglichen Geschäftsverkehr, sondern nach dem sonntäglichen Erholungsverkehr dimensioniert werden sollten. Ob denn aber der Auslandsverkehr für die Dimensionierung der Strassen massgeblich sein soll, erscheint fraglich, hat er doch 1936/37 im Jahresdurchschnitt nur 4,6 % und 1948/49 nur 8,9 % des gesamten schweizerischen Verkehrs ausgemacht.

Ob sich bei besseren Strassenverhältnissen ein regerer Transitverkehr entwickeln, und ob der Lastwagentransit sich ausweiten würde, kann gegenwärtig nicht beurteilt werden. Für einen Ausländer mag es jedoch kaum fassbar sein, dass die Schweiz, das Land mit dem höchsten relativen Volkseinkommen in Europa⁹, erst im Jahre 1958 daran gegangen ist, einen Gesamtverkehrsplan zu erstellen, der für die wichtigsten Verbindungen einen systematischen Bau von Autobahnen (Strassen mit zweimal zwei getrennten Fahrbahnen) vorsieht. Ein Blick auf die Schweizer Verkehrsdichtekarte¹⁰ lässt denn auch sofort erkennen, dass keine markanten Durchgangsstrassen von Landesgrenze zu Landesgrenze existieren. Die Strassen werden immer noch selten modern ausgebaut und sind meistens weder ausreichend breit noch über längere Strecken gerade, noch umgehen sie Hindernisse wie Ortschaften, Bahnübergänge, Unebenheiten des Geländes usw. Zudem sind die Alpenpässe, auch wenn die Strassen ausgebaut sind, ein *wesentliches Hindernis* besonders im Winter. Es ist die *Beschaffenheit des Geländes* selbst, die es im Gebirge unumgänglich macht, gewisse minimale Höhen zu überschreiten und gleichzeitig die Strassenbreiten auf maximal 6-8 m zu beschränken; beide Faktoren sind der Wirtschaftlichkeit des Lastwagenverkehrs selbstverständlich abträglich. Zu einer radikalen Lösung dieser Probleme, wie sie der Mt. Blanc-Tunnel darstellt, konnte sich die Schweiz erst in neuester Zeit entschliessen.

Auch ausserhalb des Alpengebiets, sogar im Mittelland, trifft man nur wenige geradlinig geführte Verbindungen an. Es macht sich hier die *Knappheit des Landes* bemerkbar. Die Aufgliederung des Bodens in kleine und kleinste, verschiedenen Besitzern gehörende Parzellen lassen die Expropriation zu einem

⁶ Zur Struktur des Güterverkehrs mit Motorfahrzeugen in der Schweiz. Eine Stichprobenerhebung 1951, in: Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, 8. Jahrgang, Nr. 1, Zürich 1953.

⁷ Ausbau des schweizerischen Strassennetzes. Bericht an das eidgenössische Departement des Innern, 1942.

⁸ R. Ruckli, Gütertransport und Verkehrsanalyse, Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik.

⁹ Die Entwicklung Italiens im letzten Jahrzehnt. Informationsdienst des Ministerpräsidentiums der Republik Italien, Rom 1958, S. 133.

¹⁰ R. Ruckli, Die Ergebnisse der Verkehrszählungen 1948/49, in: „Touring“, 1950, Nr. 19; ferner: A. Flury, Die Struktur des Schweizer Strassenverkehrs, in: „Autostrasse“, 1951, Nr. 8.

mühsamen, oft Jahre dauernden Prozess werden, der gerade dem Bau von Autobahnen grösste Schwierigkeiten in den Weg legt.

Andererseits wurde in verschiedenen Schriften darauf hingewiesen¹¹, dass nach dem Gesichtspunkt der Verkehrsfrequenz Autobahnen in der Schweiz bis anhin nie voll ausgenützt worden wären, wenn man amerikanische Massstäbe für die Benützung der Strassen anwendet. Wenn man schliesslich noch erwähnt¹², dass sich die scheinbar kontinuierlichen Autoströme zwischen verschiedenen Orten auch aus verschiedenen Teilnehmern zusammensetzen (was man in der Fachsprache „kettenartige Verkehrsstruktur“ nennt), so hat man einen weiteren Grund für die verkehrstechnisch ungünstige Anlage der Strassen genannt. Hinderlich ist aber auch die Verschiedenheit der Fiskalinstanzen. In der Schweiz hat es eine Gesamtplanung im Strassenbau — ausgenommen beim vom Bund stark subventionierten Bau von Alpenstrassen — überhaupt nie gegeben; Strassen wurden vielmehr gemäss den *Interessen der finanzierenden Kräfte* (Kantone und Gemeinden) und kaum nach gesamtschweizerischen, geschweige denn internationalen Wünschen und Bedürfnissen erstellt. Auch dieser Missstand wurde in der Gesetzgebung erst kürzlich behoben.

Als letztes Hemmnis des ausländischen Lastwagenverkehrs soll *das einschränkende schweizerische Verkehrsgesetz* genannt werden, welches mit seinen gesetzlichen Bestimmungen über die Höchstmasse von Nutzfahrzeugen den grossen ausländischen Überlandlastwagen die Einreise in die Schweiz verbietet.

Im starken Gegensatz zu den geschilderten schweizerischen Strassenverhältnissen steht der glücklichere Ausbau des Eisenbahnnetzes. Heute ist die Eisenbahn so konkurrenzfähig, dass auch bei bestem Ausbau des Strassennetzes eine Abwanderung des Verkehrs von der Schiene zur Strasse fraglich erscheint.

Die von der Statistischen Abteilung der Oberzolldirektion veröffentlichten Transitziffern sind den nicht an die Öffentlichkeit gelangenden Transitzahlen der SBB praktisch gleichzusetzen. Auf den geringen Anteil des Autotransites wird im nachfolgenden Teil der Arbeit nicht mehr Bezug genommen; den Transitverkehr sehen wir durch den Bahntransit repräsentiert.

¹¹ A. Kalbermatten, Der Entwurf für ein Netz europäischer Fernverkehrsstrassen, in: „Strasse und Verkehr“, 1949, Nr. 9 und 11. — A. Raaflaub, Europäische Strassenplanung, in: „Autostrasse“, 1948, Nr. 6. — Internationaler Strassenbau und Strassenverkehrsprobleme im Schosse der europäischen Wirtschaftskommission, in: „Automobilrevue“, 1951, Nr. 22. — Ist die Modernisierung des europäischen Strassennetzes rentabel?, in: „Motorlastwagen“, 1951, Nr. 23.

¹² R. Ruckli, Gütertransport und Verkehrsanalyse, a. a. O.

IV. Koordinierungsbestrebungen auf dem Gebiet des internationalen Eisenbahngüterverkehrs

A. Die Schweiz als Verbindungsland der europäischen Staaten

Die zentrale Lage in Europa macht die Schweiz zur Drehscheibe des internationalen Eisenbahnverkehrs. Von Italien aus führen Eisenbahnlinien vor allem durch die Schweiz via Gotthard und Simplon nach Deutschland und Frankreich und von da weiter nach Skandinavien bzw. nach den Beneluxländern. Für die Querverbindungen von Spanien, Portugal und Südfrankreich nach Deutschland, Österreich und den östlichen Staaten sind die Schweizer Bahnen vom Genfersee bis zum Bodensee wichtig. Aus der nachfolgenden Untersuchung geht die Gewichtsverteilung des Gütertransits auf die wesentlichsten Richtungen hervor; speziell werden Gotthard, Simplon und Arlberg als Teilstrecken für das gesamte Transitnetz betrachtet.

1883 ein Jahr nach der Eröffnung der *Gotthardbahn* betrug der Gotthardtransit 236 000 t oder 57 % des gesamten damaligen Schweizer Transits. Beinahe die Hälfte des gesamten schweizerischen und ausländischen Güterverkehrs über den Gotthard in jenem Jahre (464 000 t) bestand aus Transitgütern. Zehn Jahre später war der Anteil des Gotthardtransits am Gesamttransit auf 67 % gestiegen. Von der gesamten Gütermenge, die über den Gotthard transportiert wurde (806 000 t), war ein Drittel (261 000 t) Transitverkehr. Der Gotthardtransit stieg in der nachfolgenden Zeit schnell an; 1929 erreichte er sein Maximum mit 2,6 Mio. t, das sind über 70 % des totalen Transits. Die 2-Mio.-Grenze wurde danach erst wieder 1953 erreicht¹³.

Für den Simplon mögen folgende Zahlen genügen: 1920 war die über diese Eisenbahnstrecke geführte Transitmenge etwa derjenigen des Gotthardverkehrs gleich: 435 000 t¹⁴ hier standen 427 000 t¹⁵ dort gegenüber, also je 40 % des Gesamttransits. Später verlagerte sich das Gewicht zugunsten des Gotthard: 1925 gingen über den Gotthard 1,381 Mio. t¹⁴, über den Simplon 785 000 t¹⁵ (31 % des gesamten Transits). Erwähnen wir noch das Spitzenjahr 1929: über den Gotthard: 2,614 Mio. t¹⁴, über den Simplon 705 000 t¹⁵ (oder 18 % des Totals).

Zum Vergleich seien einige Ziffern des Jahres 1957 angeführt (in % des totalen Transits)¹⁶:

über den Gotthard	63 %	
über Brig - Simplon	19 %	oder 925 000 t
über Lötschberg		825 000 t
über Basel	84 %	oder 4,04 Mio. t
über die Rheinhäfen	8 %	oder 368 000 t

¹³ Österreichs Wirtschaft, Nr. 28, 1932; „Dampf und Elektrizität“, Jahrgang 69, Nr. 23, Juni 1957.

¹⁴ Ein Jahrhundert Schweizer Eisenbahnen 1847 - 1947.

¹⁵ Jahresberichte der schweizerischen Handelsstatistik.

Im Laufe der Zeit ging die Bedeutung des *Arlbergs*, also der west-östlichen Richtung, für den Schweizer Transit ständig zurück, wie die folgenden Zahlen zeigen ¹⁷:

	1000 t	%
1887	72	16
1913	124	8
1920	15	1
1929	218	6
1936	75	4
1937	77	2
1950	weniger als 1	

(Verteilung der Transitmengen auf Gotthard, Simplon und Arlberg nach Güterpositionen, siehe Jahresstatistik des Aussenhandels der Schweiz, 1934.)

B. Integration - Förderung des internationalen Eisenbahnwesens durch Abkommen und Verträge - Institutionen

1. Integration des Verkehrsnetzes in der Schweiz

Über die Entstehung der einzelnen Eisenbahntransitlinien wurde bereits gesprochen. Über die Verstaatlichung der schweizerischen Privatbahnen liegen verschiedene ökonomische und juristische Abhandlungen vor, so dass wir die Frage nur kurz zu erwähnen brauchen.

Das Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiet der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 23. Dezember 1872 hat dem Bund eine Ausweitung seiner Kompetenzen in Eisenbahnsachen und damit in der Befugnis der Konzessionserteilung gebracht. Bis zu dieser Zeit hatten die Kantone die Konzessionen erteilt; viele Lokalprojekte, die dem Interesse der weiteren Gebiete entgegenstanden, wurden durchgeführt ¹⁸.

Neben der weitgehenden Verstaatlichung der Schweizer Bahnen hat auch die Beseitigung der Transitzölle zur Vereinfachung des Transitverkehrs beigetragen. Der Abbau der Transitzölle hatte sich angesichts des Baus ausländischer Bahnen aufgedrängt; denn es hätte die Konkurrenzposition der schweizerischen Bahnen geschwächt, wenn die Transitzölle — die in Österreich und Frankreich bereits beseitigt waren — länger beibehalten worden wären. So kennt die Bundesverfassung von 1874 keine Durchfuhrzölle mehr; nur eine statistische Gebühr für die Durchfuhrgüter wird seither noch erhoben. Artikel 3 des Zollgesetzes vom 1. Oktober 1925 stipuliert im übrigen die Freiheit des Transitverkehrs ¹⁹.

¹⁶ H. Dirlwanger, Transitland par excellence, in: Nationalzeitung, 21. 8. 1958, Basel.

¹⁷ A. Acklin, in: Handbuch der schweizerischen Volkswirtschaft, Bern 1939, S. 423.

¹⁸ Die SBB verfügt über finanzielle Selbstverwaltung. In rechtlicher Beziehung sind die Bundesbahnen jedoch nur ein Zweig der Bundesverwaltung, also keine selbständige öffentliche Anstalt (Art. 1 des Reorganisationsgesetzes). Vgl. H. R. Schwabe, Der Staatsbetrieb der Schweizer Eisenbahnen, in: Schweizerische Beiträge zur Verkehrswissenschaft, Heft 32, Bern 1948; ferner: H. v. Waldkirch, Öffentlich-rechtliche Stellung der SBB, Zürcher Dissertation 1927.

¹⁹ H. Bodenmann, Transitverkehr, in: Handbuch der schweizerischen Volkswirtschaft, Bd. II, 1955, S. 446 ff.

2. Staatsverträge zwischen der Schweiz und dem Ausland

Die wichtigsten Verträge zwischen der Schweiz und dem Ausland über den Eisenbahnverkehr waren die folgenden: Der 1909 geschlossene *Gotthardvertrag* sollte die Wirtschaftlichkeit für alle direkt oder indirekt am Verkehr Beteiligten gewährleisten und Streitigkeiten durch vorherige Regelung verhüten²⁰.

Der *Simplonvertrag* kam zustande, nachdem die Jura-Simplon-Bahn 1902 vom Bund aufgekauft worden war, und sich neue Verhältnisse für die italienisch-schweizerischen Verträge ergeben hatten. Man einigte sich, dass der Bund die gleichen Aufgaben und Rechte übernehmen sollte, die vorher die Jura-Simplon-Bahn innegehabt hatte. Streitigkeiten sollten durch das italienische Ministerium öffentlich-rechtlich geschlichtet werden, sofern sie nicht zivilrechtlicher Art waren; sonst sollte ein Schiedsgericht zuständig sein.

Unter den übrigen Verträgen steht völkerrechtlich die Regelung des Badischen Bahnhofs in Basel einzigartig da (1853 - 55), liegt dieser Bahnhof doch, obwohl deutscher Besitz, auf schweizerischem Boden.

Verschiedene *kleinere Verträge* ordnen die Benützung des schweizerischen Gebiets durch *deutsche* Strecken (total 40 km) und die Benützung deutschen Gebiets durch schweizerische Strecken (14 km). Dazu treten die Verträge über die fünf Anschlüsse Deutschlands an die Schweiz, die verkehrswirtschaftlich sehr bedeutend sind. Zwei Anschlusspunkte liegen auf schweizerischem Gebiet (Basel 1855 und Schaffhausen 1863), drei auf deutschem Gebiet (Waldshut 1859, Singen 1875 und Konstanz 1871).

Mit *Österreich* kamen Verträge 1865 und 1870 über die Anschlüsse Lindau-Bregenz - St. Margrethen und Feldkirch - Rütli bzw. Buchs zustande. Ein Notenaustausch in den Jahren 1948/49 bestätigte die bestehenden Abmachungen.

Eine Übereinkunft mit *Frankreich* folgte 1844 über die Bahn Strasbourg - Mulhouse - St. Louis nach Basel, später (1881) über die Ausführung einer Linie von Besançon nach Morteau - Le Locle. Ein Jahr später sicherte ein Vertrag der Paris - Lyon - Mittelmeerbahn die Ausführung einer Bahn von Thonon bis an die Schweizergrenze (St. Gingolph), verpflichtete andererseits die schweizerische Bundesregierung, eine Bahn von Bouveret an die französische Grenze in Richtung Thonon zu bauen.

Von weittragender Bedeutung war der schweizerisch-französische Vertrag von 1909. Durch den Bau des Mont-d'Or-Tunnels bei Vallorbe bezweckte er, die Strecke Paris - Genfersee - Simplon zu verkürzen (1915 in Betrieb genommen). An der Linie Moutier - Lengnau beteiligte sich Frankreich mit einer Subventionssumme von 10 Mio. sfr.

Für die Verbindungen zwischen dem Gotthard und Italien bei Pino und Chiasso bildet der Staatsvertrag vom 23. Dezember 1873 die Rechtsgrundlage.

Weitere Verträge mit dem Ausland wurden über Regionalbahnen abgeschlossen, so etwa über eine Bahn von Nyon nach Divonne-lesBains 1908, über

²⁰ Ein Jahrhundert Schweizerbahnen, Bd. IV, S. 690 f., Bern.

die Strecke Martigny - Chamonix 1908 und über die Bahn Locarno - Domodossola 1918.

Neueren Datums sind die Verträge der Schweiz mit Deutschland über die Elektrifizierung der Strecke Basel - Karlsruhe 1952 - 53, für die die Schweiz 140 Mio. sfr zur Verfügung stellte, ferner ein Vertrag zwischen der Schweiz und Frankreich über die Elektrifizierung der Strecken Dijon - Vallorbe, Frasne - Les Verrières und Strasbourg - Basel. Die SBB stellte hierfür ein Darlehen von 200 Mio. Franken und ein Konsortium von Schweizer Banken ein weiteres Darlehen von 50 Mio. Franken zur Verfügung ²⁰.

3. Internationale Eisenbahnabkommen

Zwischen den europäischen Ländern besteht seit langem eine enge Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens.

Der Grundstein zur Integration des Güterverkehrs wurde 1847 mit der Gründung des *Vereins mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen* gelegt, an der acht Parteien beteiligt waren: Deutschland, Ungarn, Niederlande, Luxemburg, Donau-Save-Adria-Bahn, Norwegen, Schweden und die Schweiz.

Während dreier Jahrzehnte darauf kam kein weiteres Abkommen zustande. Erst 1890 wurde ein internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr getroffen; an ihm waren die folgenden Staaten beteiligt: Deutschland, Österreich-Ungarn, Niederlande, Luxemburg, Belgien, Frankreich, Italien, Russland und die Schweiz; 1905 trat auch Dänemark hinzu. 1923 schied Russland aus, Schweden, Jugoslawien, Bulgarien, Norwegen, Polen und Tschechoslowakei traten dafür hinzu. 1928 wurde das Abkommen durch den Hinzutritt Spaniens, Estlands, Finnlands, Griechenlands, Lettlands, Litauens, Portugals und der Saar erweitert; England schloss sich im Jahre 1952 an ²⁰.

Dieses internationale Übereinkommen (bekannt unter der offiziellen Abkürzung IUeG — internationales Übereinkommen über den Güterverkehr — oder CIM) hat heute noch Geltung ²¹. Es enthält einheitliches internationales Recht über Form und Inhalt des Eisenbahnfrachtvertrages und postuliert einen einheitlichen internationalen Frachtbrief und Gepäckschein. Das IUeG bedeutet eine internationale Kodifizierung eines wichtigen Gebietes des Privatrechts; es setzt zwingendes Recht, soweit ein Frachtverkehr mit durchgehendem Frachtbrief vorliegt. Nur durch die Institution des IUeG ist eine reibungslose Abwicklung im europäischen Eisenbahnfrachtverkehr gewährleistet. Die Teilnahme und das Verdienst der Schweiz an diesem Abkommen wird an anderer Stelle erwähnt ²⁰; hier seien nur die beiden Organe des Berner Abkommens genannt: Erstens das Zentralamt in Bern Technische Einheit (TE) und zweitens die 1882 ins Leben berufene Revisionskonferenz mit wechselndem Sitz ²². Die Ausgestaltung des internatio-

²¹ G. Koenigs, Die Regelung des internationalen Verkehrs, Jena 1941.

²² E. Vadnai, Handbuch des internationalen Frachtverkehrs, Zürich 1932, S. 22 ff.

nenal Rechts liegt beim internationalen Eisenbahntransportkomitee (ITK), 1899 geschaffen, dessen geschäftsführende Verwaltung der SBB obliegt²³. Seit dem 1. Januar 1893, dem Datum des Inkrafttretens des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 10. Oktober 1890, bilden die Eisenbahnen fast des ganzen europäischen Kontinents im Güterverkehr eine gesetzliche Beförderungsgemeinschaft: Internationale Frachtbriefe, einheitlicher Frachtvertrag, solidarische Haftung aller beteiligten Eisenbahnen und anderes mehr sind die Früchte dieser Organisation^{20, 24}.

Als Pendant zum IUEG trafen die Eisenbahnverwaltungen 1924 Vereinbarungen über den Personen- und Güterverkehr im IUeP (Übereinkommen über den Personen- und Güterverkehr, französisch: CIV). Aus dem Dokument der 5. Revisionskonferenz des IUEG und IUeP (CIM und CIV) ist ersichtlich, dass laufende Konferenzen für die Behandlung folgender Punkte zuständig sein sollen:

- Gebiet der Anwendung (betr. Bahnen und Sendungen),
- Zulassung der Beförderungsgegenstände,
- Haftung,
- Beförderungspflicht,
- Ablieferung,
- Inhalt und Form der Frachtbriefe,
- Zahlung der Kosten,
- Lieferfristen,
- Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und Begleitpapiere,
- Verpflichtung bei Verlust,
- Währungsumrechnung und -annahme.

Der Völkerbund hat sich aus der praktischen Regelung des internationalen Eisenbahnverkehrs herausgehalten. Mit dem § 23e des Völkerbundesrechts, dessen Ziel es ist, die ‚Freiheit des Verkehrs und der Durchfahrt zu gewährleisten und aufrecht zu erhalten‘, sollte der freie Transit für Personen und Güter sichergestellt werden. In einer Verkehrskonferenz 1923 beschloss der Völkerbund, den Betrieb und die Verwaltung der Eisenbahnen grundsätzlich den Staaten und den Gesellschaften, welchen die Eisenbahnen gehören, zu überlassen. Die Staaten wurden lediglich verpflichtet, darüber zu wachen, dass die Freiheit nicht zum Nachteil des internationalen Verkehrs benützt wird²⁵.

Neben den soeben erwähnten Verbänden wurde auf Grund des Beschlusses der Wirtschafts- und Finanzkonferenz in Genua April-Mai 1923 die ‚Union Internationale des Chemins de Fer‘ (UIC) mit Sitz in Paris geschaffen. Ihr schlossen sich praktisch alle europäischen Staaten, einschliesslich Russland und England, an; ferner gehörten die Nordafrikanische Bahn und die Bahnen von China und Japan zu dieser Union, die insgesamt ein Bahnnetz von 400 000 km

²³ E. Vadnai, a. a. O., S. 80 ff.

²⁴ G. Dreyer, Die internationalen Organisationen auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens, in: Ein Jahrhundert Schweizerbahnen (a. a. O.), Bd. IV, S. 637 f. — K. Weber, Die Staatsverträge zwischen der Schweiz und dem Ausland, in: Ein Jahrhundert Schweizerbahnen, Bd. IV, S. 690.

²⁵ E. Vadnai, a. a. O., S. 74 ff.

umfasste. Diese Union war von den Alliierten ins Leben gerufen worden; sie hatten vermeiden wollen, dass Deutschland weiterhin im Verein der mittel-europäischen Eisenbahnverwaltungen die Leitung innehatte²⁶.

Heute gehört zum 1949 gegründeten Europarat (Strassburg) ein europäischer Verkehrsrat, der für Empfehlungen an die verschiedenen Verkehrssektoren zuständig ist. Das Comité des transports intérieurs der OEEC in Paris berief im März 1953 eine europäische Binnenverkehrskonferenz ein, welche bis zum Juni desselben Jahres unter Teilnahme von 16 Marshall-Plan-Staaten (inkl. Spanien, Jugoslawien und die Schweiz) tagte. Man beschloss damals, dass die bisher geschaffenen Institutionen nur eine Kooperation der diversen Verkehrsbünde auf freiwilliger Basis unternehmen und keine Kompetenzen erhalten sollten. Überdies wurde eine ständige Konferenz der europäischen Verkehrsminister gegründet, die folgende Ziele anstreben soll:

1. Beste Ausnützung und rationellste Weiterentwicklung des europäischen Binnenverkehrs.
2. Koordinierung der internationalen Organisationen²⁷.

Innerhalb des Sektors „Eisenbahnen“ wurden folgende Postulate aufgestellt:

1. Einheitlicher Güterwagenpark,
2. Ausbau des Güterwagenparks,
3. Dieselzugförderung,
4. Förderung der Elektrifizierung,
5. Plan für die Gründung einer Gesellschaft für die Beschaffung von Eisenbahnmateriale,
6. Vereinheitlichung der Tarife.

In Analogie zur Integration auf dem Gebiete von Kohle und Stahl durch die Montanunion versuchte man, das Verkehrswesen ebenfalls zu integrieren (Marshallplan des Verkehrs). Vorschläge der französischen Abgeordneten Bonnefous und Lemaire hierzu sowie ein Plan des holländischen Abgeordneten van de Kieft wurden eingehend beraten; überdies wurde auch der Sforza-Plan für den europäischen Luftverkehr vorgelegt. Konkret erreicht wurden im Rahmen der Montanunion lediglich einheitliche Transporttarife für Kohle und Stahl in den angeschlossenen Ländern und seit dem 1. Juni 1957 auch in der Schweiz²⁸.

Neben diesen allgemeinen Abkommen bestehen einige Spezialabkommen, so über Fahrpläne, spezielle Transporte, über verschiedene Wagenarten u. a. m.:

Zu diesem Abkommen ist zunächst der Vertrag über den internationalen Güterwagenverband von 1921 (RIV - Regolamento Internazionale Veicoli) und über den Personen- und Gepäckwagenverband von 1922 (RIC - Regolamento Internazionale Carozze) zu zählen. Ein anderes bedeutungsvolles Abkommen

²⁶ G. Koenigs, a. a. O.; E. Vadnai, a. a. O., S. 81 f.; Geschäftsbericht und Rechnungen der SBB, Bern 1951.

²⁷ H. C. Seebohm, Europäische Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Verkehrs, Vortrag des Herrn Bundesministers für Verkehr, Berlin 18. 2. 1955.

²⁸ Basler Nachrichten, Nr. 225, 31. Mai 1957. — Sechster Gesamtbericht über die Tätigkeit der Gemeinschaft, Bd. II, 1958, Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl, S. 83.

kam zwischen den Eisenbahnverwaltungen zehn westeuropäischer Staatsbahnen (Deutschland, Frankreich, Belgien, Niederlande, Luxemburg, Saar, Dänemark, Österreich, Italien und die Schweiz) am 15. März 1953 zustande: *Der europäische Güterwagenpool*. Danach hatte jede teilnehmende Verwaltung einen Teil ihres Güterwagenparks auszusondern und diese Wagen allen Teilnehmerländern zur freien Verfügung zu stellen. Die Zahl der hierin einbezogenen Güterwagen betrug bald 165 000, woran die Schweiz mit 4000 Wagen beteiligt war. Zweck dieses Pools ist die bessere Ausnützung der Wagen, die nun nicht mehr leer ins Ursprungsland zurückkehren müssen, sondern für neue Aufgaben freistehen. Wenn vorher mit 60 % Leerläufen gerechnet werden musste, so sank der Satz für Wagen des Pools auf 30 - 40 %, in neuester Zeit sogar auf 10 % (!). Die 25 % aller Güterwagen der beteiligten Länder, die im Dienste des Pools stehen, befördern 50 % (!) des Gesamtgüterverkehrs der beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen ²⁹.

Im weiteren existiert ein Verband für Strassenverkehrsdienste der europäischen Eisenbahnen (URF = Union des services routiers des Chemins de Fer européens, 1950), geschaffen zur Regelung des Verhältnisses Schiene - Strasse, und eine Internationale Eisenbahngesellschaft für Kühlwarentransporte (Interfrigo) ³⁰.

Für die Fahrplanregelung sorgen zwei Institutionen: für den Personenverkehr die Conférence Européenne des Horaires (CEH, 1950) ³¹ und für den Güterverkehr die Internationale Güterzugfahrplankonferenz (LIM oder IGK genannt) ³².

Um die Reihe zu vervollständigen, seien schliesslich noch die Informationszentrale der europäischen Eisenbahnen (CICE) ³⁰ und die internationale Eisenbahnkongressvereinigung für Verbreitung des neuesten technischen Wissens (IEKV) ³³ erwähnt.

Die Kommission der UNO bildet zusammen mit der Technischen Einheit (TE) in Bern, dem Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr (Anwendungsorgan des IUeG und IUeP), die Gruppe der *staatlichen Organisationen*; alle übrigen Institutionen sind nichtstaatlich (UIC, ITK, RIV, LIM, CEH, URF, PEX, Interfrigo, Europäischer Güterwagenpool etc.)

Worin nun ist der Erfolg dieser Unzahl von Abkommen, Konferenzen und Verbänden zu sehen? Hierzu ist hervorzuheben, dass alle genannten Institutionen eine europäische Zusammenarbeit erstrebten, lange bevor der Gedanke eines geeinten Europas geboren war. Durch die Vereinheitlichung des Eisenbahntrans-

²⁹ Basellandschaftliche Zeitung, 7. 1. 1954.

³⁰ Geschäftsbericht und Rechnungen der SBB, Bern 1951.

³¹ H. R. Meyer, Entwicklung und Organisation des internationalen Verkehrs, in: Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, Bern 1952, 7. Jahrgang, Nr. 3, S. 234 ff.

³² E. Vadnai, a. a. O., S. 82.

³³ Über den Zusammenhang RIV-Europaabkommen-Eurofima (Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel), siehe A. Predöhl, Verkehrspolitik, Göttingen 1958.

portrechts, der Papiere, der technischen Ausrüstung (Güterwagen), der Rationalisierung (Eurofima), der Fahrpläne, durch gemeinsame Verhandlungen über Linienbau, Konkurrenzverhältnisse, Tarifierung etc. garantieren die Institutionen einen reibungslosen Verkehr auch über die Staatsgrenzen hinweg.

Nur zu leicht wird übersehen, wie mühsam der Transport früher einmal gewesen ist: Zunächst wurden die *Stückgüter in Packwagen* der Personenzüge befördert; später mussten angesichts der Zunahme des Verkehrs besondere Wagen für die Beförderung von Frachtgütern in den Zügen mitgeführt werden. Bald aber reichten auch diese Wagen nicht aus, und es mussten besondere *Güterzüge* gebildet werden. Nationale und internationale Übereinkommen wurden schon deshalb erforderlich, damit nicht bei jedem Streckenwechsel von einer Eisenbahngesellschaft zur andern die Güter umgeladen werden mussten. Hierzu bedurfte es neben der Einwilligung der diversen Eisenbahngesellschaften auch einer gewissen Vereinheitlichung des Rollmaterials bezüglich der Kupplungen (Belastung), Bremsen und anderes mehr. So wurde es schliesslich möglich, Stückgüterzüge für kurze Strecken von den direkten Güterzügen und von den *Internationalen Ferngüterzügen* mit eigenen Fahrplänen zu trennen.

Das schweizerische Eisenbahnnetz und seine Institutionen bilden, das zu verdeutlichen war Zweck der vorangegangenen Ausführungen, einen wichtigen Teil in einem durch gegenseitige Verträge und Koordinierungen aller Art zusammengehaltenen europäischen Apparat für die Verteilung der international gehandelten Güter.

Zweiter Teil

SCHWEIZERISCHER TRANSITVERKEHR
VERGLEICHE

Wir schicken einige Bemerkungen zur Durchführung der Untersuchung voraus: Wohl das beste Bild über die Bedeutung des schweizerischen Verkehrsnetzes für das Ausland hätte sich aus einer Sichtung der hierzu vorliegenden ausländischen Stellungnahmen ergeben. Da derartiges Quellenmaterial jedoch in keiner der besuchten Bibliotheken (siehe Liste nach dem Quellenverzeichnis) zu finden ist, werden wir uns im folgenden auf einen Vergleich verschiedener statistischer Reihen konzentrieren. Hierbei werden besondere Mengenziffern herangezogen werden, da sie sich aus verschiedenen Gründen am besten für Untersuchungen auf dem Gebiet des Transportwesens eignen. Eine Verwendung von Wertziffern ist deshalb nicht empfehlenswert, da man zunächst die Angaben in eine bestimmte Währung umrechnen und somit dabei dem ständig wechselnden Valutaverhältnis Rechnung tragen müsste. Ferner ginge aus den durch die nationalen Handelspreise beeinflussten Ziffern nicht mehr hervor, um welche Gütermengen es sich dabei im einzelnen gehandelt hätte; je nach der Preisentwicklung können sich Wert- und Mengenangaben ohne weiteres divergent entwickeln. Im ganzen vorliegenden Zweiten Teil der Arbeit wird es sich folglich nur um unzergliederte Gesamtgrössen, statistisch gesehen um Summen gänzlich heterogener Mengen handeln. Trotzdem dürfen wir die Aussagekraft dieser konkreten, leicht verständlichen Ziffern nicht unterschätzen, indem wir entgegenhalten, die hochwertigen Produkte wie Uhren oder Werkzeugmaschinen liessen sich wegen der verschieden grossen Beanspruchung an Frachtraum oder wegen der unterschiedlichen Frachttarife nicht zu den Mengen der nach ihrem Gewicht gemessen wertloseren Rohstoffe addieren. Denn da wir uns nicht eine monetär-ökonomische Fragestellung auferlegt haben, vielmehr die gesamtwirtschaftliche reale Nutzenstiftung des schweizerischen Verkehrsnetzes für ganz Europa erforschen, lässt sich im einzelnen nicht schnell entscheiden, ob der Geldwert einer Ware der einzig richtige Massstab für die reale Nutzenstiftung eines Gutes für eine Gesamtwirtschaft darstellt, oder ob nicht vielleicht auch die Gewichtsmessung zu einem sinnvollen Nutzenmesser werden kann. Vielleicht stiftet eine Tonne Kohle einer aufbauenden nationalen Wirtschaft mehr realen Nutzen als dieselbe Menge Personenwagen, obwohl das Preisverhältnis 1 : 100 ist.

Im folgenden werden wir zunächst festzustellen haben, welche Bedeutung den einzelnen Transitrichtungen innerhalb des Schweizer Transits zukommt. Sodann werden die schweizerischen Transitziffern in ein direktes Verhältnis zu den Mengenziffern der verschiedenen Handelsströme gesetzt, um auf diese Weise zu einer konkreten Vorstellung über die Bedeutung des schweizerischen Verkehrsnetzes für den europäischen Handel zu gelangen. Soweit es das verfügbare statistische Material erlaubt, wird dabei die gesamte Zeitspanne 1900 - 1956 überdeckt.

Abschliessend werden wir einen Vergleich des schweizerischen Transits mit dem Aussenhandelsvolumen der einzelnen Länder anstellen, d. h., wir werden festzustellen suchen, wie stark sich ein Staat der Schweiz als Transitland für seinen Aussenhandel bedient hat.

Tabelle 1
Der schweizerische Transit ¹

	Deutschland→Italien		Italien→Deutschland		Frankreich→Italien		Italien→Frankreich	
	in 1000 t	Anteil ²	in 1000 t	Anteil ²	in 1000 t	Anteil ²	in 1000 t	Anteil ²
1900 ³	161,0	36 0/0	83,2	19 0/0	*		*	
1901	198,7	41 0/0	67,4	14 0/0	*		*	
1902	194,4	39 0/0	71,1	14 0/0	*		*	
1903	195,9	39 0/0	75,1	15 0/0	*		*	
1904	224,4	43 0/0	71,1	14 0/0	*		*	
1905	264,2	45 0/0	79,6	14 0/0	15,8	2 0/0	1,5	0 0/0
1906	478,6	57 0/0	78,3	9 0/0	16,6	2 0/0	3,7	0 0/0
1907	597,2	52 0/0	132,8	12 0/0	65,0	6 0/0	5,5	0 0/0
1908	515,7	52 0/0	78,4	8 0/0	44,0	4 0/0	4,8	0 0/0
1909	486,2	49 0/0	121,6	12 0/0	44,2	4 0/0	7,2	1 0/0
1910	503,7	50 0/0	82,3	8 0/0	41,5	4 0/0	7,2	1 0/0
1911	591,5	51 0/0	103,2	9 0/0	49,4	4 0/0	12,3	1 0/0
1912	800,5	57 0/0	87,4	6 0/0	61,1	4 0/0	10,6	1 0/0
1913	859,6	56 0/0	131,0	9 0/0	65,5	4 0/0	19,6	1 0/0
1914	684,9	54 0/0	172,3	14 0/0	39,2	3 0/0	29,5	2 0/0
1915	685,4	64 0/0	213,4	20 0/0	18,6	2 0/0	3,2	3 0/0
1916	3,0	2 0/0	6,8	5 0/0	35,2	28 0/0	0,7	0 0/0
1917	0,1	0 0/0	1,7	1 0/0	28,5	18 0/0	14,9	9 0/0
1918	0,0	0 0/0	2,4	1 0/0	48,6	20 0/0	88,5	36 0/0
1919	211,6	32 0/0	26,3	4 0/0	100,2	15 0/0	29,6	4 0/0
1920	562,7	55 0/0	51,7	5 0/0	107,0	10 0/0	21,7	2 0/0
1921	915,6	72 0/0	86,1	7 0/0	49,4	4 0/0	12,9	1 0/0
1922	852,9	68 0/0	41,1	3 0/0	25,6	2 0/0	23,6	1 0/0
1923	630,1	37 0/0	39,2	2 0/0	54,7	3 0/0	23,8	1 0/0
1924	1568,5	53 0/0	98,6	3 0/0	313,4	11 0/0	31,5	1 0/0
1925 ⁴	377,9	15 0/0	149,9	6 0/0	1330,9	53 0/0	20,9	1 0/0
1926	668,2	24 0/0	139,8	5 0/0	1248,1	44 0/0	25,8	1 0/0
1927	874,2	27 0/0	224,3	7 0/0	1178,1	37 0/0	23,0	1 0/0
1928	1184,8	33 0/0	216,7	6 0/0	1231,1	35 0/0	26,7	1 0/0
1929	1697,6	45 0/0	210,3	5 0/0	996,5	26 0/0	27,3	1 0/0

Anmerkung zur schweizerischen Transitstatistik

Angaben über die Statistik der *direkten Durchfuhr* (aus H. Bodenmann, a. a. O., S. 446): Die direkte Durchfuhr erfasst alle Waren, die durch ein Land geführt werden, ohne dabei zur freien Verfügung der Importeure gestellt oder eingelagert zu werden. In der Statistik über diesen Verkehr wird die Menge nach Bruttogewicht (und Stückzahl bei Tieren) ausgewiesen (seit 1925 gehört der Lagerverkehr ebenfalls zur direkten Durchfuhr).

Die *indirekte Durchfuhr* erfasst alle Waren, die vom Ausland kommen und in öffentlichen oder privaten Zollagern eingelagert worden sind und später wieder ausgeführt werden, ohne zur freien Verfügung der Importeure gestanden zu haben und ohne eine Verarbeitung oder Reparatur oder eine andere ergänzende Bearbeitung als Umpacken, Sortieren oder Mischen erfahren zu haben.

Der Warentransit durch die Schweiz wird nicht in die Statistik des Spezialhandels und in die Handelsbilanz aufgenommen. Er ist jedoch als Einnahmequelle für die schweizerischen Transportanstalten wichtig. Die im indirekten Transit ausgewiesenen Verkehrsmengen erreichen normalerweise nicht einmal 1% des totalen direkten Transits, haben also mengenmässig keine Bedeutung (vgl. A. Acklin, a. a. O.).

Tabelle 1 (Fortsetzung)
Der schweizerische Transit ¹

	Deutschland→Italien		Italien→Deutschland		Frankreich→Italien		Italien→Frankreich	
	in 1000 t	Anteil ²	in 1000 t	Anteil ²	in 1000 t	Anteil ²	in 1000 t	Anteil ²
1930	1505,4	42 0/0	216,7	6 0/0	987,6	28 0/0	26,7	1 0/0
1931	923,7	34 0/0	224,9	8 0/0	772,5	28 0/0	30,5	1 0/0
1932	616,8	31 0/0	179,3	9 0/0	620,5	31 0/0	22,4	1 0/0
1933	642,1	32 0/0	172,9	9 0/0	639,9	32 0/0	21,2	1 0/0
1934	1051,8	43 0/0	180,0	7 0/0	670,0	27 0/0	16,6	1 0/0
1935	1797,3	66 0/0	146,6	5 0/0	336,9	12 0/0	14,3	1 0/0
1936	1369,6	66 0/0	166,2	8 0/0	40,8	2 0/0	10,4	0 0/0
1937	2841,5	80 0/0	200,4	6 0/0	124,8	3 0/0	24,5	1 0/0
1938	1478,9	68 0/0	229,3	10 0/0	88,1	4 0/0	12,5	1 0/0
1939	2005,6	75 0/0	254,5	9 0/0	88,4	3 0/0	8,1	0 0/0
1940	5271,4	88 0/0	272,0	5 0/0	58,7	1 0/0	2,7	0 0/0
1941 ⁵	6855,4	85 0/0	402,8	5 0/0	4,9	1 0/0	0,4	0 0/0
1942	6710,3	88 0/0	346,9	5 0/0	3,1	0 0/0	0,2	0 0/0
1943 ⁵	4563,9	85 0/0	347,7	7 0/0	0,9	0 0/0	0,2	0 0/0
1944	3068,2	82 0/0	547,8	15 0/0	0,0	0 0/0	0,0	0 0/0
1945 ⁵	79,9	54 0/0	17,8	12 0/0	0,0	0 0/0	0,0	0 0/0
1946	3,0	1 0/0	0,7	0 0/0	11,6	3 0/0	1,6	0 0/0
1947	38,4	5 0/0	5,8	1 0/0	8,7	1 0/0	3,8	1 0/0
1948	37,7	5 0/0	18,9	2 0/0	4,4	1 0/0	3,4	0 0/0
1949	323,9	23 0/0	112,4	8 0/0	47,5	3 0/0	3,8	0 0/0
1950	626,4	31 0/0	184,3	9 0/0	195,3	10 0/0	14,9	1 0/0
1951	1009,1	33 0/0	293,6	9 0/0	162,6	5 0/0	23,1	0 0/0
1952	879,9	35 0/0	267,1	11 0/0	87,6	4 0/0	9,8	0 0/0
1953	1334,3	40 0/0	343,5	10 0/0	245,3	7 0/0	52,1	1 0/0
1954	1465,1	40 0/0	409,3	11 0/0	449,3	13 0/0	20,5	0 0/0
1955	1570,4	34 0/0	571,9	12 0/0	323,3	7 0/0	47,9	1 0/0
1956	1730,3	39 0/0	709,2	16 0/0	216,1	5 0/0	22,6	1 0/0

1 Aus den Jahresberichten der schweizerischen Handelsstatistik.

2 Totaler direkter Transit = 100%.

3 Die Ziffern von 1900 - 1910 enthalten nicht die in Stückzahl und Hektoliter gemessenen Mengen (ausser im Total). Abweichung im Durchschnitt der 11 Jahre 2%. Von 1900 - 1910 sind Nettogewichte angegeben, nachher Bruttogewichte

4 Saar von 1925 - 1935 französisch.

5 Frankreich einschliesslich Elsass-Lothringen:

1941	Frankreich→Italien:	174 348 t	statt	4 858 t
	Italien→Frankreich:	37 686 t	statt	424 t
1943	Frankreich→Italien:	40 728 t	statt	940 t
	Italien→Frankreich:	60 791 t	statt	150 t
	Übrige:	275 884 t	statt	376 421 t
1945	Österreich→Frankreich:	776 t	statt	0 t
	Frankreich→Österreich:	35 t	statt	0 t
	Übrige:	8 751 t	statt	9 031 t

Tabelle 1 (Fortsetzung)
Der schweizerische Transit ¹

	Belgien→Italien		Italien→Belgien		Grossbritannien →Italien		Italien→ Grossbritannien	
	in 1000 t	Anteil ²	in 1000 t	Anteil ²	in 1000 t	Anteil ²	in 1000 t	Anteil ²
1900	*		*		*		*	
1901	*		*		*		*	
1902	*		*		*		*	
1903	*		*		*		*	
1904	11,6	2 0/0	18,8	4 0/0	11,8	2 0/0	5,8	1 0/0
1905	13,0	2 0/0	19,7	3 0/0	10,6	2 0/0	5,5	1 0/0
1906	23,9	3 0/0	24,1	3 0/0	10,6	1 0/0	6,6	1 0/0
1907	49,6	4 0/0	26,0	2 0/0	15,5	1 0/0	6,8	1 0/0
1908	30,0	3 0/0	19,5	2 0/0	19,2	2 0/0	7,2	1 0/0
1909	25,3	3 0/0	17,7	2 0/0	12,3	1 0/0	6,6	1 0/0
1910	27,3	3 0/0	21,0	2 0/0	11,9	1 0/0	6,6	1 0/0
1911	30,6	3 0/0	22,4	2 0/0	15,5	1 0/0	7,4	1 0/0
1912	31,0	2 0/0	28,9	2 0/0	14,7	1 0/0	9,3	1 0/0
1913	30,9	2 0/0	29,4	2 0/0	11,3	1 0/0	9,0	1 0/0
1914	17,1	1 0/0	20,6	2 0/0	8,4	0 0/0	6,3	0 0/0
1915	0,8	1 0/0	0,0	0 0/0	0,2	0 0/0	2,6	0 0/0
1916	0,3	0 0/0	0,7	0 0/0	0,1	0 0/0	2,2	1 0/0
1917	0,1	0 0/0	3,0	2 0/0	0,0	0 0/0	2,8	1 0/0
1918	0,0	0 0/0	0,0	0 0/0	10,1	4 0/0	1,9	1 0/0
1919	9,6	1 0/0	5,1	1 0/0	4,1	1 0/0	2,6	0 0/0
1920	38,6	4 0/0	39,3	4 0/0	16,0	1 0/0	4,1	0 0/0
1921	15,4	1 0/0	28,4	2 0/0	5,3	0 0/0	3,9	0 0/0
1922	16,4	1 0/0	40,7	3 0/0	9,7	1 0/0	12,8	1 0/0
1923	22,6	1 0/0	38,8	2 0/0	11,6	1 0/0	20,4	1 0/0
1924	68,7	2 0/0	36,8	1 0/0	15,3	1 0/0	18,3	1 0/0
1925	153,7	6 0/0	49,5	2 0/0	15,5	1 0/0	18,8	1 0/0
1926	180,6	6 0/0	45,8	2 0/0	13,9	0 0/0	15,7	0 0/0
1927	73,5	2 0/0	47,8	1 0/0	11,2	0 0/0	14,3	0 0/0
1928	90,9	3 0/0	60,7	2 0/0	16,0	0 0/0	20,1	1 0/0
1929	204,0	5 0/0	50,6	1 0/0	18,0	0 0/0	16,2	0 0/0
1930	152,3	4 0/0	60,7	2 0/0	15,2	0 0/0	20,1	1 0/0
1931	95,3	3 0/0	53,9	2 0/0	12,8	0 0/0	28,6	1 0/0
1932	66,3	3 0/0	39,5	2 0/0	12,7	1 0/0	22,9	1 0/0
1933	73,2	4 0/0	39,5	2 0/0	12,6	0 0/0	20,9	1 0/0
1934	58,7	3 0/0	29,2	1 0/0	13,6	0 0/0	20,8	1 0/0
1935	95,2	3 0/0	23,8	1 0/0	10,6	0 0/0	20,3	1 0/0
1936	8,2	0 0/0	14,2	1 0/0	2,0	0 0/0	12,8	1 0/0
1937	13,2	0 0/0	32,3	1 0/0	7,2	0 0/0	36,7	1 0/0
1938	23,7	1 0/0	30,1	1 0/0	6,1	0 0/0	45,4	2 0/0
1939	37,7	1 0/0	26,6	1 0/0	2,7	0 0/0	51,4	2 0/0

Tabelle 1 (Fortsetzung)
Der schweizerische Transit ¹

	Belgien→Italien		Italien→Belgien		Grossbritannien →Italien		Italien→ Grossbritannien	
	in 1000 t	Anteil ²	in 1000 t	Anteil ²	in 1000 t	Anteil ²	in 1000 t	Anteil ²
1940	61,1	1 0/0	11,5	0 0/0	2,8	0 0/0	26,7	0 0/0
1941	17,8	0 0/0	34,0	0 0/0	0,3	0 0/0	0,0	0 0/0
1942	10,0	0 0/0	12,1	0 0/0	0,0	0 0/0	0,0	0 0/0
1943	7,3	0 0/0	5,3	0 0/0	0,0	0 0/0	0,0	0 0/0
1944	0,0	0 0/0	0,0	0 0/0	0,0	0 0/0	0,0	0 0/0
1945	0,0	0 0/0	0,0	0 0/0	0,0	0 0/0	0,0	0 0/0
1946	24,9	13 0/0	38,3	11 0/0	3,4	1 0/0	94,5	28 0/0
1947	99,9	13 0/0	59,2	8 0/0	10,3	1 0/0	146,5	20 0/0
1948	52,7	7 0/0	117,6	15 0/0	10,2	1 0/0	165,9	2 0/0
1949	199,3	14 0/0	81,6	6 0/0	15,6	1 0/0	163,1	11 0/0
1950	121,8	6 0/0	91,3	4 0/0	18,3	1 0/0	160,3	8 0/0
1951	197,4	6 0/0	97,3	3 0/0	12,7	0 0/0	169,4	6 0/0
1952	203,5	8 0/0	89,5	4 0/0	22,1	1 0/0	128,3	5 0/0
1953	238,6	7 0/0	88,1	3 0/0	31,1	1 0/0	114,2	3 0/0
1954	215,9	6 0/0	104,0	3 0/0	39,4	1 0/0	144,3	4 0/0
1955	227,7	5 0/0	95,4	2 0/0	40,6	1 0/0	185,2	4 0/0
1956	217,2	5 0/0	79,8	2 0/0	32,5	1 0/0	152,0	3 0/0
	Deutschland →Frankreich		Frankreich →Deutschland		Österreich ⁶ →Frankreich		Frankreich →Österreich ⁶	
	in 1000 t	Anteil ²	in 1000 t	Anteil ²	in 1000 t	Anteil ²	in 1000 t	Anteil ²
1900	*		*		*		*	
1901	*		*		*		*	
1902	*		*		*		*	
1903 ³	*		*		52,5	10 0/0	6,0	1 0/0
1904	*		*		51,0	10 0/0	6,9	1 0/0
1905	18,6	3 0/0	15,7	3 0/0	55,9	10 0/0	7,0	1 0/0
1906	19,3	3 0/0	17,5	2 0/0	59,8	7 0/0	7,0	1 0/0
1907	*		*		*		*	
1908	*		*		*		*	
1909	*		*		*		*	
1910	*		*		*		*	
1911	34,3	3 0/0	24,6	2 0/0	97,6	8 0/0	16,0	1 0/0
1912	35,8	3 0/0	25,9	2 0/0	111,2	8 0/0	17,0	1 0/0
1913	39,0	3 0/0	25,2	1 0/0	107,2	7 0/0	16,2	1 0/0
1914	30,6	2 0/0	15,5	1 0/0	69,8	6 0/0	9,6	0 0/0
1915	0,5	0 0/0	2,4	0 0/0	0,0	0 0/0	0,2	0 0/0
1916	0,1	0 0/0	28,9	23 0/0	0,0	0 0/0	0,0	0 0/0
1917	1,1	1 0/0	67,4	42 0/0	0,0	0 0/0	0,3	0 0/0
1918	0,8	0 0/0	65,2	27 0/0	0,0	0 0/0	0,4	0 0/0
1919	0,8	0 0/0	2,5	0 0/0	18,0	3 0/0	30,2	4 0/0

⁶ 1900 - 1929 Österreich inkl. Donauländer.

Tabelle 1 (Fortsetzung)
Der schweizerische Transit ¹

	Deutschland → Frankreich		Frankreich → Deutschland		Österreich ⁴ → Frankreich		Frankreich → Österreich ⁶	
	in 1000 t	Anteil ²	in 1000 t	Anteil ²	in 1000 t	Anteil ²	in 1000 t	Anteil ²
1920	24,1	2 0/0	7,3	1 0/0	33,4	3 0/0	13,8	1 0/0
1921	13,3	1 0/0	9,0	1 0/0	16,7	1 0/0	9,6	0 0/0
1922	4,8	0 0/0	5,0	0 0/0	37,7	3 0/0	9,4	0 0/0
1923	43,3	2 0/0	80,0	5 0/0	255,9	15 0/0	49,0	3 0/0
1924	22,5	1 0/0	22,8	1 0/0	244,8	8 0/0	74,1	3 0/0
1925	7,6	0 0/0	29,5	1 0/0	79,9	3 0/0	62,7	3 0/0
1926	16,2	0 0/0	22,1	1 0/0	99,3	4 0/0	37,8	1 0/0
1927	6,1	0 0/0	44,9	1 0/0	97,9	3 0/0	60,0	2 0/0
1928	12,9	0 0/0	43,8	0 0/0	102,4	3 0/0	173,7	5 0/0
1929	19,7	0 0/0	25,6	1 0/0	125,8	3 0/0	92,6	2 0/0
1930	35,7	1 0/0	15,2	0 0/0	109,9	3 0/0	38,5	1 0/0
1931	35,4	1 0/0	14,8	1 0/0	120,8	4 0/0	40,8	1 0/0
1932	20,9	1 0/0	7,1	0 0/0	66,4	3 0/0	12,6	1 0/0
1933	20,0	1 0/0	8,4	0 0/0	56,4	3 0/0	22,8	1 0/0
1934	15,1	1 0/0	7,2	0 0/0	45,0	2 0/0	69,1	3 0/0
1935	10,5	0 0/0	4,0	0 0/0	33,5	1 0/0	22,6	1 0/0
1936	9,7	0 0/0	1,8	0 0/0	46,1	2 0/0	28,8	1 0/0
1937	6,2	0 0/0	4,3	0 0/0	53,3	2 0/0	23,4	1 0/0
1938	4,8	0 0/0	28,4	1 0/0	17,3	1 0/0	21,3	1 0/0
1939	7,7	0 0/0	3,1	0 0/0	9,4	0 0/0	1,1	0 0/0
1940	0,5	0 0/0	3,9	0 0/0	0,0	0 0/0	0,0	0 0/0
1941	1,3	0 0/0	34,7	1 0/0	0,0	0 0/0	0,0	0 0/0
1942	0,6	0 0/0	26,7	0 0/0	0,0	0 0/0	0,0	0 0/0
1943	1,0	0 0/0	29,5	1 0/0	0,0	0 0/0	0,0	0 0/0
1944	0,5	0 0/0	9,3	0 0/0	0,0 ⁵	0 0/0	0,0 ⁵	0 0/0
1945	36,7	25 0/0	0,5	0 0/0	0,0	0 0/0	0,0	0 0/0
1946	20,2	6 0/0	0,1	0 0/0	0,2	0 0/0	7,0	2 0/0
1947	0,2	0 0/0	0,1	0 0/0	2,2	0 0/0	28,5	4 0/0
1948	2,2	0 0/0	1,7	0 0/0	6,4	0 0/0	50,7	6 0/0
1949	0,8	0 0/0	2,0	0 0/0	26,7	1 0/0	86,0	6 0/0
1950	1,8	0 0/0	5,7	0 0/0	28,5	2 0/0	93,6	5 0/0
1951	3,0	0 0/0	8,1	0 0/0	44,8	1 0/0	307,1	10 0/0
1952	5,3	0 0/0	8,2	0 0/0	46,0	2 0/0	171,5	7 0/0
1953	1,5	0 0/0	5,0	0 0/0	31,5	1 0/0	104,0	3 0/0
1954	1,4	0 0/0	5,2	0 0/0	67,9	2 0/0	214,1	6 0/0
1955	2,9	0 0/0	13,4	0 0/0	92,6	2 0/0	190,5	4 0/0
1956	5,2	0 0/0	11,6	0 0/0	96,4	2 0/0	209,6	5 0/0

Tabelle 1 (Fortsetzung)
*Der schweizerische Transit*¹
in 1000 t

	Übrige ⁷	Total direkter Transit	Indirekter Transit	Totaler Transit
1900	*	445,1	1,5 ^{7, 8}	446,6
1901	*	483,9	*	*
1902	*	492,1	*	*
1903	*	503,4	*	*
1904	*	517,3	*	*
1905	*	589,9	*	*
1906	*	837,9	*	*
1907	*	1151,4	*	*
1908	*	988,7	*	*
1909	*	986,3	*	*
1910	*	1008,0	*	*
1911	122,5	1163,2	*	*
1912	119,6	1403,8	24,5	1428,3
1913	135,1	1529,3	28,7	1558,1
1914	123,1	1262,4	19,3	1281,7
1915	128,9	1068,8	144,0	1212,8
1916	49,3	127,4	234,7	362,2
1917	39,4	159,3	86,6	246,0
1918	24,1	243,7	5,4	249,1
1919	220,2	668,9	88,6	757,4
1920	94,1	1034,9	58,5	1093,5
1921	84,7	1272,1	20,9	1293,0
1922	92,9	1197,2	14,4	1211,6
1923	431,9	1743,1	21,5	1764,7
1924	398,2	2949,9	21,8	2971,7
1925	168,3	2514,1	6,8	2520,9
1926	183,2	2813,0	7,8	2820,8
1927	231,5	3205,7	16,7	3222,3
1928	248,6	3531,5	17,9	3549,4
1929	233,5	3815,9	14,1	3830,1
1930	373,3	3557,3	9,9	3567,2
1931	361,0	2715,1	26,5	2741,5
1932	300,9	1988,2	16,4	2004,5
1933	245,3	1975,2	14,9	1990,1
1934	251,4	2428,5	15,9	2444,4
1935	208,1	2723,6	18,2	2741,8
1936	342,8	2053,5	15,4	2068,9
1937	185,3	3553,3	12,6	3565,9
1938	180,7	2166,4	12,6	2179,0
1939	179,5	2675,8	9,4	2685,2

Tabelle 1 (Fortsetzung)
Der schweizerische Transit ¹
in 1000 t

	Ubrige ⁷	Total direkter Transit	Indirekter Transit	Totaler Transit
1940	222,0	5933,2	12,1	5945,2
1941 ⁴	740,6	8092,3	11,0	8103,3
1942	533,9	7643,7	9,9	7653,6
1943 ⁴	376,4	5332,2	15,1	5347,3
1944	124,4	3750,1	5,6	3755,7
1945 ⁴	9,0	144,0	4,0	148,1
1946	108,2	313,7	24,9	338,5
1947	308,8	712,4	31,4	743,9
1948	298,9	770,8	37,8	808,6
1949	317,8	1380,4	47,6	1427,9
1950	474,6	2016,8	37,4	2054,2
1951	733,1	3061,3	39,8	3101,1
1952	582,0	2500,8	46,4	2547,2
1953	750,2	3339,5	18,2	3357,7
1954	516,2	3652,7	51,9	3704,7
1955	1174,4	4536,3	54,2	4590,6
1956	968,9	4451,3	36,4	4487,6
1957		4802,0	27,8	4829,8

⁷ Ein grosser Teil dieser Rubrik „Ubrige“ betrifft den Enklavenverkehr.

⁸ Ohne Stückzahlen.

Tabelle 2

Der direkte Transit nach Richtungen in % der direkten Durchfuhr ¹

	Deutschland →Italien Italien→ Deutschland (1)	Deutschland →Italien Frankreich →Italien (2)	Nord→Süd (3)	Süd→Nord (4)	Nord→Süd und Süd→Nord (3)+(4)= (5)	Ost→West (6)	West→Ost (7)	Ost→West und West→Ost (6)+(7)= (8)
1900	55	36	*	*	64	*	*	*
1901	55	41	*	*	70	*	*	*
1902	53	39	*	*	71	*	*	*
1903	54	39	*	*	*	*	*	*
1904	57	43	49	19	68	10	1	11
1905	59	47	52	17	69	13	4	17
1906	66	59	64	14	78	10	3	13
1907	64	58	70	16	86	*	*	*
1908	60	62	63	11	74	*	*	*
1909	61	53	59	16	75	*	*	*
1910	58	54	60	12	72	*	*	*
1911	60	55	59	13	72	*	*	*
1912	63	61	65	10	75	10	3	13
1913	65	60	63	12	75	10	3	13
1914	68	57	59	18	77	8	2	10
1915	84	66	66	20	86	0	0	0
1916	7	30	30	8	38	0	23	23
1917	1	18	18	14	32	1	42	43
1918	1	20	24	37	61	0	27	27
1919	36	47	49	9	58	3	5	8
1920	60	65	70	11	81	6	2	8
1921	79	76	78	10	88	2	1	3
1922	71	70	75	10	85	3	1	4
1923	39	40	42	7	49	17	7	24
1924	56	64	67	6	73	9	3	12
1925	21	68	75	10	85	3	4	7
1926	29	68	75	8	83	4	2	6
1927	34	64	67	10	77	3	3	6
1928	39	68	72	10	82	3	6	9
1929	50	71	77	8	85	3	3	6

¹ Die Ziffern wurden der Tabelle 1 entnommen.

Tabelle 2 (Fortsetzung)

*Der direkte Transit nach Richtungen in % der direkten Durchfuhr*¹

	Deutschland →Italien Italien→ Deutschland (1)	Deutschland →Italien Frankreich →Italien (2)	Nord→Süd (3)	Süd→Nord (4)	Nord→Süd und Süd→Nord (3)+(4)= (5)	Ost→West (6)	West→Ost (7)	Ost→West und West→Ost (6)+(7)= (8)
1930	48	70	75	9	84	4	2	6
1931	42	62	67	13	80	6	1	7
1932	40	62	66	13	79	4	1	5
1933	41	64	70	13	83	4	2	6
1934	50	70	74	10	84	3	3	6
1935	71	78	82	8	90	2	1	3
1936	74	68	75	12	87	3	2	5
1937	86	83	84	8	92	2	1	3
1938	78	72	74	15	89	1	2	3
1939	84	78	80	13	93	1	0	1
1940	93	89	91	5	96	0	0	0
1941	90	86	87	6	93	0	0	0
1942	93	88	88	5	93	0	0	0
1943	92	85	87	8	95	0	1	1
1944	97	82	84	15	99	0	0	0
1945	66	54	56	12	68	26	0	26
1946	1	4	14	43	57	7	2	9
1947	6	6	22	30	52	4	4	8
1948	7	6	14	40	54	1	7	8
1949	31	26	42	26	68	2	9	11
1950	40	41	48	22	70	2	5	7
1951	42	40	45	19	64	2	10	12
1952	46	39	48	20	68	2	7	9
1953	50	47	56	18	74	1	3	4
1954	51	53	60	19	79	2	6	8
1955	46	41	48	20	68	2	5	7
1956	55	44	50	21	71	2	5	7
Total	53	55	59	14	73			

¹ Die Ziffern wurden der Tabelle 1 entnommen.

V. Anteile der Richtungen am schweizerischen Transit

Der Transit wird in der Schweizer Zollstatistik nach seinen zwölf wichtigsten Richtungen aufgegliedert. Aufgabe dieses Kapitels ist es, die Bedeutung der Transitrichtungen zu ermitteln und ein Bild von ihrer Entwicklung zu geben.

Der *Verkehr von Deutschland nach Italien* macht den grössten Teil des schweizerischen Gütertransitverkehrs aus. Errechnen wir das gewogene arithmetische Mittel, welches den absoluten Mengen besser als das ungewogene Rechnung trägt, aus den prozentmässigen Anteilen der vorliegenden Richtung am gesamten jeweiligen direkten Transit, so erhalten wir für die Jahre 1900 - 1956, ausgenommen die drei verkehrsmässig toten Jahre 1916 - 1918, 54 %¹, mit andern Worten: mehr als die Hälfte allen direkten Transits betrifft allein die Richtung Deutschland - Italien. Dieser Verkehrsstrom besteht selbst, wie später zu zeigen sein wird, zu drei Vierteln aus Kohlen und Eisen. Ihrer gewaltigen Bedeutung nach werden wir den Verkehr von Deutschland nach Italien am ausführlichsten zu behandeln haben. An dieser Stelle sei vorderhand bloss auf die überragende, aber schwankende Bedeutung desselben innerhalb aller zwölf Transitrichtungen hingewiesen².

In der ersten Periode, von der Jahrhundertwende bis zum ersten Weltkrieg, betrug die prozentuale Beteiligung der vorliegenden Richtung am direkten Gesamttransit 52 %¹. Während der drei letzten Jahre des ersten Weltkrieges kam der Verkehr Deutschland - Italien praktisch zum Erliegen, soweit er über die Schweiz ging. In den Nachkriegsjahren schwankten sowohl die Mengen als auch die prozentualen Anteile, wie Tabelle 1 (Seiten 24/25) zeigt, beträchtlich: Der durchschnittliche Prozentanteil am totalen Transit ist gegenüber der Vorkriegszeit um 14 % gesunken (1919 - 34: 38 %), und zwar auf Kosten der Richtung Frankreich - Italien, da die Saar zu Frankreich gehörte. Mit der darauffolgenden Rückgliederung der Saar an Deutschland stiegen und stabilisierten sich nicht nur die Quoten, die von 1935 - 39 auf durchschnittlich 72 % angewachsen waren, vielmehr widerspiegelt sich der zunehmende Handelsaustausch der beiden Achsenmächte während jener Jahre in den hohen Transitmengen der Richtung Deutschland - Italien. Während des zweiten Weltkrieges erreichte schliesslich der Schweizer Gütertransitverkehr seinen absoluten Höhepunkt, und zwar wegen der nicht abbrechenden deutschen Sendungen an Italien, die neben dem Brenner ausschliesslich den Weg durch die Schweiz nehmen mussten. Die Transitrichtung Deutschland - Italien betrug denn auch von 1940 - 44 durchschnittlich fünf Mio. Tonnen oder 88 % des gesamten direkten Transits.

Der wirtschaftliche Niedergang nach dem verlorenen Krieg in Deutschland und Italien hatte zur Folge, dass 1946 - 48 kein bemerkenswerter Transit in

¹ Gewogenes arithmetisches Mittel, als Gewicht diente der totale direkte Transit der laufenden Jahre.

² Der prozentuale Anteil der Richtung Deutschland - Italien am totalen direkten Transit in den verschiedenen Zeitabschnitten (gewogenes arithmetisches Mittel der jährlichen Anteile):

1900—1915	52 %	1940—1944	88 %
1919—1934	38 %	1945—1949	13 %
1935—1939	72 %	1950—1956	35 %

dieser Richtung stattfand. Trotz der seither eingetretenen starken Belebung des Transits Deutschland - Italien sind die Extremwerte der Kriegsjahre nie wieder erreicht worden: Der Anteil am gesamten Transit war 1950 - 56 durchschnittlich auf 35 % gesunken, was teilweise auch eine Folge des an Bedeutung stets zunehmenden Verkehrs von Italien nach Deutschland ist.

Die *Richtung Italien - Deutschland* steht in ihrer Bedeutung für den schweizerischen Transit an zweiter Stelle unter den Verkehrsströmen. Es ist bemerkenswert, dass der Handelsverkehr Italien - Deutschland im allgemeinen nur etwa ein Siebtel des Deutschland-Italien-Transitverkehrs ausgemacht hat, denn wenn von 1900 - 1956 in der Richtung Deutschland - Italien total 67 Mio. t die Schweiz transitierten, waren es in der Gegenrichtung total nicht einmal 10 Mio. t, natürlich darf nicht vergessen werden, dass den leichten Lebensmitteln (vor allem Agrarprodukte) hier die viel schwereren Kohlen und Eisen dort gegenüberstehen — doch wir kommen noch darauf zurück. Nehmen wir gar das gewogene arithmetische Mittel, um dadurch nicht nur die absoluten Mengen, sondern zusätzlich die jährlichen relativen Anteile am gesamten Transit zum Ausdruck zu bringen, so verringert sich die Bedeutung der vorliegenden Richtung noch um ein Beträchtliches: der auf diesem Weg für die gesamte untersuchte Zeitspanne gefundene durchschnittliche Anteil beträgt bloss noch 4 %; mit anderen Worten die Richtung Italien - Deutschland erreichte nur in jenen Jahren eine erhöhte absolute Menge, wenn auch die Menge des totalen direkten Transits besonders hoch war, so dass dadurch eine erhöhte Bedeutung des Verkehrs Italiens - Deutschland innerhalb aller Transitrichtungen nicht zum Durchbruch kam.

Ohne dass wir ausführlicher werden — der Verkehr von Italien nach Deutschland unterliegt keinen markanten Bedeutungsschwankungen wie etwa die Gegenrichtung —, weisen wir auf die seit dem zweiten Weltkrieg zusehends wachsende Bedeutung der italienischen Transitsendungen nach Deutschland. Dass sich die beiden Richtungen Deutschland - Italien und Italien - Deutschland nicht in allen Jahren parallel entwickelt haben, liegt — wie später noch im einzelnen gezeigt wird — an der Verschiedenartigkeit der getauschten Güter und an den Veränderungen im Niveau der italienischen Wirtschaftstätigkeit.

Obwohl *Österreich und Frankreich* Bahnverbindung nur über München und durch die Schweiz haben, entfällt auf den über die Schweiz abgewickelten Transitverkehr zwischen diesen Ländern ein relativ geringer Teil des schweizerischen Gesamttransits. Seine grösste relative Bedeutung erreichte dieser Verkehr im Jahre 1923, als sich sein Anteil am Gesamttransit auf 18 % stellte (siehe Tabelle 1, Seite 28); in fünf weiteren Jahren unseres Betrachtungszeitraumes lag der Anteil bei etwa 11 %, in den übrigen Jahren betrug er nur einige wenige Prozente, in den beiden Weltkriegen erreichten beide Richtungen zusammen eine Anteilsquote von nicht einmal einem Prozent.

Der Verkehr von *Italien nach Frankreich* hat für den Gesamttransit durch die Schweiz nur geringe Bedeutung; durchschnittlich war er nur mit ungefähr einem Prozent am Gesamttransit beteiligt. Eine Ausnahme dazu bildeten die Jahre 1917 (9 %), 1918 (36 %) und 1919 (4 %), als der übrige Transitverkehr wegen der politischen Ereignisse jener Jahre fast völlig darniederlag.

Der Verkehr von *Frankreich nach Italien* ist durch ausserordentliche Schwankungen gekennzeichnet. Vor dem ersten Weltkrieg betrug der Frankreich-Italien-Transit nur 2 - 4 % des gesamten schweizerischen Transits; während des Krieges stieg er dann angesichts des stärkeren Zurückbleibens der anderen Richtungen bis auf 28 % an, um nach dem Kriegsende wieder auf den Vorkriegsstand zurückzugehen. Die Einbeziehung des von der Saar ausgehenden Verkehrs während der Angliederung der Saar an Frankreich (1925 - 35) in die Verkehrsstatistik Frankreich - Italien lässt den Anteil dieser Richtung am schweizerischen Gesamttransit während der genannten Jahre erneut emporschnellen. Überhaupt hat, das sei hier betont, die wechselnde politische Zugehörigkeit der Saar für unsere Untersuchung die unangenehme Folge, dass wir den Schwankungen in den Anteilen der Richtung Deutschland - Italien einerseits und Frankreich - Italien andererseits nur begrenzte Bedeutung beimessen dürfen. Das wird deutlich, wenn wir die Anteile beider Richtungen am Gesamttransit addieren: diese Quote steigt von 60 - 70 % in den Jahren nach dem ersten Weltkrieg gleichmässig auf den Höchststand von über 80 % am Vorabend des zweiten Weltkriegs an (s. Tab. 2, Reihe 2, S. 31).

Der Anteil des *Verkehrs zwischen Belgien und Italien* am schweizerischen Gesamttransit hat sich während der letzten Jahrzehnte wenig verändert; nur der zweite Weltkrieg brachte einen Einschnitt in dieser stetigen Entwicklung. In den ersten Nachkriegsjahren entfiel sodann zunächst ein ungewöhnlich hoher Prozentsatz des schweizerischen Gesamttransits auf den Verkehr zwischen Belgien und Italien; erst in neuerer Zeit sind die Vorkriegsrelationen ungefähr wieder hergestellt. Einige Zahlen seien als Anhaltspunkte genannt:

Anteil der Richtungen Belgien→Italien und Italien→Belgien am gesamten schweizerischen Transit:

	Belgien→Ital.	Ital.→Belgien		
1904—1913	2,5 %	2,5 %	5 %	zusammen
1914—1919	1 %	1 %	1—2 %	
1920—1935	3 %	2 %	5 %	
1936—1940	1 %	1 %	1—2 %	
1941—1945	0 %	0 %	0 %	
1946—1949	12 %	10 %	22 %	
1950—1956	6 %	3 %	9 %	

(s. Tab. 1, S. 26)

Der über die Schweiz abgewinkelte *Verkehr zwischen Italien und England* spielt im Schweizer Transit nur eine geringe Rolle: in normalen Jahren war er mit nicht mehr als einem Prozent am gesamten Transitvolumen beteiligt. Lediglich in der Zeit nach dem zweiten Weltkrieg, als der Verkehr zwischen den Nachbarstaaten der Schweiz darniederlag, hatte der italienisch-englische Gütertransit über die Schweiz ein grösseres relatives Gewicht: 1946 betrug der Anteil am Gesamtvolumen 28 %. Aber schon 1951 war er wieder auf 6 % zurückgefallen und lag im Jahre 1956 nur mehr bei 3 %. Der Güterversand von England nach Italien andererseits repräsentierte während unseres Betrachtungszeitraumes nur etwa 1 % des Gesamttransits, wenn man von 1908 (2 %) und 1918 (4 %) absieht.

Der *Güterverkehr zwischen Deutschland und Frankreich* berührt im allgemeinen das Schweizer Verkehrsnetz nicht. Nur während des ersten Weltkrieges hatte dieser Verkehr einige Bedeutung (1916 entfielen 23 %, 1917: 42 % und 1918: 27 % des schweizerischen Gesamttransits auf Bewegungen von Menschen, Kriegsgefangenen und Gütern von Frankreich nach Deutschland), doch erklären sich diese Zahlen aus dem zu jener Zeit abgesunkenen Verkehrsvolumen der übrigen Transitrichtungen und nicht etwa aus einem starken Anwachsen des Verkehrsvolumen zwischen Deutschland und Frankreich. Seit dem ersten Weltkrieg ist dieser Verkehrsstrom ohne praktische Bedeutung für den über die Schweiz abgewickelten Transitverkehr geblieben.

VI. Die Bedeutung des schweizerischen Verkehrsnetzes für die Nachbarstaaten der Schweiz

Die Bedeutung des schweizerischen Verkehrsnetzes für das Ausland lässt sich am exaktesten erfassen, wenn man die via Schweiz ausgeführten Güterversendungen eines Landes zu den Gesamtexporten dieses Landes in Beziehung setzt; dieses wird Aufgabe des vorliegenden Kapitels unserer Arbeit sein. Bevor wir uns aber dieser Aufgabe im einzelnen zuwenden, scheint es angesichts der Sprödigkeit der statistischen Materie geraten, einige *technische Anmerkungen* vorauszuschicken. Zunächst ist zu betonen, dass die nachfolgenden Zahlen Grössenordnungen erkennbar machen sollen; sie können jedoch keine bis auf das letzte Promille exakte Berechnung der Daten sein, da die Ausgangsziffern nicht in allen betrachteten Ländern auf derselben statistischen Grundlage beruhen.

Bezüglich der Gebietsabgrenzung sei folgendes hervorgehoben: In der schweizerischen Statistik wird die *Saar* von 1925 - 1935 zu Frankreich gerechnet (vorher zu Deutschland); seit 1935 bis in die Kriegsjahre zählte man *Elsass-Lothringen* und die *Saar* zu Deutschland. In der deutschen Statistik^{3, 4} wird *Elsass-Lothringen* bis 1919 unter Deutschland ausgewiesen. 1925 - 27 fehlen beide Länder in den Rubriken „Deutschland“ und „Frankreich“, nach 1928 wird *Elsass-Lothringen* in die deutsche Statistik einbezogen, während die *Saar* eine eigene Rubrik erhält. Seit 1948 werden die *Saar*-Zahlen in die französische Statistik einbezogen; hier steht ein erneuter Wandel unmittelbar bevor. Wir werden versuchen, diese wechselnden Gebietsabgrenzungen in allen verwendeten Statistiken klar erkenntlich zu machen.

Soweit nichts anderes angegeben, scheinen alle Statistiken auf *Bruttoangaben* zu beruhen. Wenn immer möglich wurden die Ziffern des *Spezialhandels* verwendet, um einen Vergleich mit den schweizerischen Transitziffern zu ermöglichen. Alerdings differieren die Mengen des Spezialhandels nicht wesentlich von denjenigen des Generalhandels. Der Unterschied zwischen den Statistiken des

³ Statistisches Jahrbuch des Deutschen Reichs resp. der Bundesrepublik Deutschland: Der Aussenhandel Deutschlands.

⁴ Monatliche Nachweise über den auswärtigen Handel Deutschlands.

Spezialhandels und denen des Generalhandels besteht vor allem in der Erfassung des Lagerverkehrs: Der Generalhandel erfasst *zusätzlich* die Waren, die vom Ausland auf Lager (Zoll-, Vormerk- und Freilager) gehen, jedoch *nicht* die Waren, die von Lagern in den freien Verkehr eingeführt und in der Ausfuhr, die aus Lagern nach dem Ausland wieder ausgeführt werden.

Die Anteile (Spalten 2 und 4 der Tabellen 3 - 7) wurden aus den Export- resp. Importmengen der einzelnen Länder und den schweizerischen Transitmengen (Tab. 1) errechnet.

Tabelle 3

*Spezialhandel zwischen den Ländern Deutschland und Italien
und der davon über die Schweiz abgewickelte Teil*

	Totaler Export Deutschlands nach Italien in 1000 t (1)	Der davon durch die Schweiz transportierte Teil in % (2)	Totaler Import Deutschlands aus Italien in 1000 t (3)	Der davon durch die Schweiz transportierte Teil in % (4)
1900	235,0 ^{1, 10}	68	345,9 ^{1, 10}	24
1901	284,1	70	343,7	20
1902	299,2	65	349,5	20
1903	356,8	55	368,0	21
1904	363,4	62	393,6	18
1905	539,4	49	427,0	19
1906	*	*	*	*
1907	877,0	68	581,0	23
1908	896,9	58	516,4	15
1909	1090,0	45	553,8	22
1910	1304,8	39	522,7	16
1911	1522,5	39	613,0	17
1912	1802,0	44	610,4	14
1913	1863,2 ^{2, 3}	46	692,5 ^{2, 3}	19
1914—1919	*	*	*	*
1920	1796,4	31	311,2	17
1921	1296,0 ⁴	71	352,1	24
1922	2400,0	36	340,0	12
1923	2196,2	29	301,7	13
1924	2888,5	54	589,7	17
1925	902,8 ^{4, 5}	42	989,5 ⁵	15
1926	2741,6 ^{4, 5}	24	858,1 ⁵	16
1927	4861,9 ⁶	18	899,8	25
1928	5342,2	22	990,1	22
1929	6047,5 ⁷	28	1075,3 ⁷	20
1930	4227,5	36	975,5	22
1931	3439,7	27	829,9	27
1932	2092,4	29	655,1	27
1933	2913,8	22	708,5	24
1934	5676,2	19	724,7	25

Tabelle 3 (Fortsetzung)

*Spezialhandel zwischen den Ländern Deutschland und Italien
und der davon über die Schweiz abgewickelte Teil*

	Totaler Export Deutschlands nach Italien in 1000 t (1)	Der davon durch die Schweiz transportierte Teil in % (2)	Totaler Import Deutschlands aus Italien in 1000 t (3)	Der davon durch die Schweiz transportierte Teil in % (4)
1935	8400,2	21	735,8	20
1936	6750,2	20	996,4	17
1937	8562,9	33	1037,3	19
1938	7825,6	19	1023,7	22
1939	6515,1 ⁸	31	*	*
1940—1946	*	*	*	*
1947	686,4	6	29,5	20
1948	1453,9	3	271,1	7
1949	1837,2	18	488,3	23
1950	4067,8 ⁹	15	761,2 ⁹	24
1951	3633,9	28	747,0	39
1952	3492,3	25	860,9	31
1953	4476,4	30	834,1	41
1954	4863,6	30	947,5	43
1955	4186,4	37	1375,6	42
1956	4438,9	39	1614,2	44

1 Bis 1919 Deutschland inkl. Elsass-Lothringen und Saar.

2 Italien ohne Triest.

3 1913 - 1938 Italien einschliesslich Dodekanes.

4 Ohne Reparationslieferungen.

5 Deutschland ohne Elsass-Lothringen und Saar.

6 Mit Reparationslieferungen.

7 1929 - 1936 Italien einschliesslich Libyen, Eritrea und Somali.

8 1935 - 1950 Deutschland inkl. Saar.

9 1950 - 1954 Italien inkl. Zonen „A“ und „B“, 1955 inkl. Zone „A“, ohne italienische Besitzungen.

10 1880 - 1906 deutsche Statistik nicht über das Gebiet des Deutschen Reichs, sondern über das deutsche Zollgebiet. Ab 1. März 1906 nicht nur das Zollgebiet, sondern das ganze Wirtschaftsgebiet, bis zum Versailler Vertrag einschliesslich Luxemburg.

(Siehe auch die technischen Anmerkungen Seite 36.)

Literaturangabe

1. Zu Spalte (1).

a) Aus: „Monatliche Nachweise über den auswärtigen Handel Deutschlands“, Jahre 1900 - 1938.

b) Aus: „Statistisches Jahrbuch des Deutschen Reichs resp. der Bundesrepublik Deutschland“, Jahre 1950 - 1956.

c) „Statistica annuale del commercio del estero“, Jahre 1939 - 1949.

2. Zu Spalte (3):

Wie oben ausser den Jahren 1920 und 1921: aus der unter 1 b) angegebenen Statistik.

Von den in der obigen Tabelle angegebenen Ziffern ergaben sich in den verschiedenen Statistiken manchmal Differenzen, die einestails einer verschiedenen Gebietserfassung, andererseits einer ungleichen Genauigkeit in der Erfassung kleiner Warenposten zuzuschreiben sind. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit der Wiedergabe aller vorhandenen Abweichungen geben wir hier bloss die in den von uns erforschten Statistiken gefundenen Ziffern.

Für die Richtung Deutschland→Italien (Spalte 1): Aus der unter 1 b) zitierten Statistik für die Jahre:

1925	2819,5	13 %	1926	5469,6	12 %
Diese Ziffern enthalten zusätzlich die Reparationslieferungen. Ebenfalls aus derselben Statistik:			1943	1589,1	2 %

Die italienischen Ziffern weichen für die Jahre 1950 - 1954 nur wenig von den deutschen ab; sie verändern die Quoten für die Richtung Deutschland→Italien (Spalte 2) nicht und für die Gegenrichtung (Spalte 4) höchstens um 1 %. Wir führen sie deshalb nicht gesondert an.

1. Richtung Deutschland - Italien

Zu Beginn dieses Jahrhunderts war das Gütervolumen des deutschen Exports nach Italien verhältnismässig gering und lag auch unter dem Volumen der italienischen Exporte nach Deutschland. 1909 wurden jedoch bereits über eine Million t in dieser Richtung bewegt, und am Vorabend des ersten Weltkriegs, im Jahre 1913, beliefen sich die deutschen Exporte nach Italien auf nahezu 2 Mio. t. In der Zwischenkriegszeit zeigten die Transportvolumina zwar mit der konjunkturellen Entwicklung korrelierte Schwankungen (1929: 6 Mio. t, 1932: 2 Mio. t, 1935: 8,4 Mio. t), doch sanken sie nicht mehr unter die Millionengrenze ab. Genaue Angaben für die Zeit des zweiten Weltkriegs fehlen, doch ist bekannt, dass jährlich allein 12 Mio. t Kohle von Deutschland nach Italien versandt wurden. Nach Kriegsende stiegen die Transportziffern nach einem tiefen Einbruch sehr rasch wieder an und erreichten im Jahre 1954 einen Stand von 4,86 Mio. t.

Von diesen deutschen Exporten nach Italien ging stets ein recht beträchtlicher Teil *durch die Schweiz*. Seit Beginn dieses Jahrhunderts stiegen die Mengen von 160 000 t (1900) allmählich bis auf 860 000 t im Jahre 1913 an. Der erste Weltkrieg brachte den Verkehr praktisch ganz zum Erliegen (s. Tab. 1, S. 24); doch bald nach seiner Beendigung konnte wieder ein stetiger Anstieg beobachtet werden. 1924 wurde die Millionengrenze erstmals überschritten (1,5 Mio. t). In den folgenden Jahren erlebte der Deutschland-Italien-Verkehr zugunsten des Frankreich-Italien-Transits insofern einen Rückgang, als der vom Saarland ausgehende Verkehr von 1925 bis 1935 zu Frankreich zu rechnen war; selbstverständlich handelt es sich hier um eine statistisch bedingte Veränderung. Trotzdem zeigt die Höhe der von Deutschland nach Italien durch die Schweiz geführten Gütermengen (1937: 2,8 Mio. t), welch enge Zusammenarbeit zwischen den beiden Achsenmächten in den 30er Jahren bestanden hat.

Dank der Kohlenlieferungen erreichte während des zweiten Weltkriegs der Deutschland-Italien-Transit einen Umfang von jährlich mehreren Millionen Tonnen (1941 und 1942 über 6,5 Mio. t). Nach dem Krieg wuchs mit dem Wiederaufstieg der deutschen Wirtschaft auch die Menge der durch die Schweiz nach Italien geführten deutschen Exporte schnell an (1951 bereits 1 Mio. t und 1956 1,7 Mio. t, d. h. ein grösseres Volumen als im Spitzenjahr 1929).

Interessanter noch als die absoluten Export- und Transitziiffern ist für unsere Betrachtung der Anteil der über die Schweiz versandten Exporte an den gesamten deutschen Exporten nach Italien, d. h. die bereits erwähnte Transitquote; aus dieser Zahl ergibt sich wohl die klarste Vorstellung von der Bedeutung des schweizerischen Verkehrsnetzes für die Nachbarländer.

Während die Mengen im Export und im Transit der vorliegenden Richtung zu Beginn dieses Jahrhunderts stark gestiegen waren, entwickelte sich die Transitquote umgekehrt: betrug sie 1901 70 %, so 1910 und 1911 nicht einmal 40 % (der Durchschnitt für die Vorkriegszeit betrug 55 %⁵, s. Tab. 3, Spalte 2).

⁵ Wir errechneten hier und in den folgenden Ausführungen nur das ungewogene arithmetische Mittel, da innerhalb der gebildeten Zeitspannen keine Extremwerte das gewogene arithmetische Mittel erheischen.

Beträchtlichen Schwankungen unterlagen die Quoten in der Zwischenkriegszeit (der Jahresdurchschnitt von 1925 - 39 lag fast bei 25 %). Für den zweiten Weltkrieg fehlen leider die statistischen Unterlagen. In der Nachkriegszeit stiegen die Transitmengen stärker als die Exportmengen von Deutschland nach Italien an: betrug die Transitquote 1947 zirka 5 %, so kletterte sie bis 1956 beinahe auf 40 %. Wir werden uns mit den Ursachen der Schwankungen der Transitquoten im Abschnitt über den Warenverkehr noch näher befassen.

2. Richtung Italien - Deutschland

Der *italienische Export* nach Deutschland blieb mengenmässig wegen seiner ganz anders gearteten Struktur weit hinter den Transporten der entgegengesetzten Richtung zurück. Entsprechend dem italienischen Konjunkturverlauf stiegen die Mengen von 350 000 t 1900 auf 700 000 t 1913, nach dem ersten Weltkrieg von 310 000 t 1920 auf eine Mio. t 1929. Die Millionengrenze wurde auch 1937 und 1938 wieder erreicht und nach einem schnellen Wiederanstieg nach dem zweiten Weltkrieg bereits 1956 um etliches überschritten (1,6 Mio. t, s. Tab. 3, Spalte 3).

Wie Tabelle 3, Spalte 4, zeigt, ist die Transitquote lange Zeit relativ stabil geblieben: Um 1900 nahmen rund ein Fünftel der italienischen Exporte nach Deutschland ihren Weg durch die Schweiz, später (ab 1908) sank die Transitquote bis 1926 um rund 5 % ab und lag in den folgenden Jahren wieder konstant zwischen 20 und 25 %. In der neuesten Zeit ist die Bedeutung des schweizerischen Verkehrsnetzes für diese Richtung stark gewachsen: verglichen mit der Vorkriegszeit wird ein grösserer Teil der — ihrerseits stark gewachsenen — italienischen Exporte nach Deutschland über die Schweiz transportiert; 1956 betrug die Transitquote bereits 44 % (= 700 000 t). Hier noch einige Durchschnitte:

1900—1913	19 %	1920—38	21 %	1951—1956	40 %
-----------	------	---------	------	-----------	------

3. Der Ost-West-Verkehr

Der Verkehr zwischen Deutschland und Italien ist der weitaus wichtigste Teil des Gesamttransits durch die Schweiz. Die Exportmengen von *Österreich nach Frankreich* nehmen sich mit 100 000 bis 200 000 t jährlich dagegen recht bescheiden aus (vgl. Tab. 4). Noch geringer war der Gegenverkehr von *Frankreich nach Österreich*: er betrug bis zum zweiten Weltkrieg nur ein Viertel des Österreich-Frankreich-Verkehrs (durchschnittlich 40 000 t). Nach dem zweiten Weltkrieg verschob sich das Verhältnis dieser beiden Richtungen zueinander: der Verkehr Frankreich - Österreich erreichte nunmehr im Maximum den doppelten Umfang der Gegenrichtung; die transportierte Menge stieg von 200 000 t auf 550 000 t 1955 an (s. Tab. 4, Spalte 3).

In beiden Richtungen wurde ein grosser Teil der gesamten Gütervolumina über die *Schweiz* versandt, nämlich im Durchschnitt auf der Richtung *Österreich -*

Tabelle 4

*Spezialhandel zwischen den Ländern Frankreich und Österreich
und der davon über die Schweiz abgewinkelte Teil*

	Totaler Export Österreichs nach Frankreich in 1000 t (1)	Der davon durch die Schweiz transportierte Teil in % (2)	Totaler Import Österreichs aus Frankreich in 1000 t (3)	Der davon durch die Schweiz transportierte Teil in % (4)
1900	278,8	*	27,1	*
1901	266,2	*	28,3	*
1902	220,0	*	29,2	*
1903	181,8	29	29,4	20
1904	191,7	27	32,5	16
1905	229,3	24	32,5	17
1906	205,9	29	31,8	19
1907	198,1	*	40,7	*
1908	191,3	*	45,8	*
1909	182,1	*	53,9	*
1910	207,8	*	63,6	*
1911	215,2	41	65,7	25
1912	257,0	47	61,0	28
1913	215,1	50	52,6	30
1914	133,2	53	36,2	26
1915	*	*	2,1	10
1916	*	*	1,7	2
1917—1925	*	*	*	*
1926	240,4	45	30,1	※
1927	210,8	46	35,5	※
1928	214,1	48	44,4	※
1929	263,7	30	46,5	※
1930	271,3	40	41,3	*
1931	248,9	49	64,7	63
1932	143,9	46	21,5	58
1933	106,3	56	17,4	*
1934	78,9	57	33,0	*
1935	52,3	64	53,3	42
1936	77,6	59	46,3	62
1937	97,1	55	44,6	53
1938	32,6 ¹	53	36,1 ¹	59
1939—1946	*	*	*	*
1947	27,1	8	*	*
1948	48,2	13	*	*
1949	69,2	39	211,8	41
1950	66,9	43	186,3	50
1951	172,8	26	467,0	66
1952	258,5	18	344,4	50
1953	173,0	18	402,8	26
1954	117,6	57	321,3	67
1955	165,9	56	551,4	35
1956	220,0	44	376,8	56

¹ 1938 Österreich von Hitler annektiert.

Für die Spalten (1) und (3):

- a) Aus der „Statistik des auswärtigen Handels Österreichs, Wien“, die Jahre 1900 - 1955.
- b) Aus dem „Tableau général du commerce extérieur de la France, Paris“, das Jahr 1956.

Aus der unter b) angegebenen Statistik entnehmen wir folgende von den in der Tabelle angegebenen Ziffern erwähnenswert abweichende Mengenangaben:

Jahre	(1)	(2)	(3)	(4)
1948	43,6	15	54,2	86
1949	71,9	37	237,4	36
1950	61,5	46	252,2	36
1951	156,4	29	449,3	68
1952			301,3	57
1955	168,6	55	557,9	34

(Siehe auch die allgemeinen technischen Anmerkungen Seite 36.)

Frankreich: 1903 - 06: 27 %, 1911 - 14: 48 %, 1926 - 38: 49 %; seit 1950 schwanken die Ziffern zwischen 18 % und 57 % (s. Tab. 4, Spalte 2). Für die Richtung *Frankreich - Österreich* betrugen die Transitquoten: 1903 - 06: 16 - 20 %, 1911 bis 1914: 25 - 30 %; in den 30er Jahren gingen rund 50 % des Gesamtverkehrs über die Schweiz, eine Quote, die auch in jüngster Zeit wieder erreicht worden ist.

Trotz der hohen Transitquoten haben die beiden Richtungen doch nur geringen Anteil am Schweizer Gesamttransit (s. Tab. 1, Seiten 27/28). Im Maximum (1951) vereinigte der Verkehr von Frankreich nach Österreich rund 10 % der gesamten schweizerischen Durchfuhr auf sich.

4. Verkehr zwischen Frankreich und Italien

Die im Verkehr zwischen Frankreich und Italien bewegten Mengen liessen sich nur für wenige Jahre unseres Betrachtungszeitraumes ermitteln; angesichts der geringen Bedeutung dieser Verkehrsrichtungen für den Gesamttransit durch die Schweiz ist dieses jedoch keine schwerwiegende Lücke. Bei durchschnittlichen jährlichen Transitmengen von 20 000 Tonnen repräsentierte die Richtung *Italien - Frankreich* kaum 1 % des Schweizer Gesamttransits (Tab. 1, Seiten 24/25); über die Schweiz dürften im allgemeinen kaum mehr als 5 % der insgesamt von Italien nach Frankreich versandten Gütermengen transportiert worden sein. Erst neuerdings sind offenbar auch in dieser Richtung die Transitquoten etwas gestiegen (s. Tab. 5, Spalte 4).

In der Richtung *Frankreich - Italien* macht sich die Umgliederung der Saar von Deutschland nach Frankreich 1925 - 35 erneut in den Statistiken bemerkbar: Betrug der Frankreich-Italien-Transit vor dem zweiten Weltkrieg in der Regel etwa 3 - 4 % der schweizerischen Durchfuhr, so stiegen die absoluten Ziffern und mit ihnen die Prozentzahlen 1925 - 35 auf über eine Million Tonnen respektive auf bis zu 53 % (1925) des totalen direkten Transits an (Tab. 1, Seiten 24/25).

Die *Transitquote* konnten wir nur für drei Jahre ermitteln: 1911 betrug sie 10 %, 1913 9 % und 1938 28 %. Nach dem zweiten Weltkrieg dürfte die Quote in den Jahren 1947 bis 1956 durchschnittlich bei ca. 15 % gelegen haben (s. Tab. 5, Spalte 2).

Tabelle 5

*Spezialhandel zwischen den Ländern Frankreich und Italien
und der davon über die Schweiz abgewickelte Teil*

	Totaler Export Frankreichs nach Italien in 1000 t (1)	Der davon durch die Schweiz transportierte Teil in % (2)	Totaler Import Frankreichs aus Italien in 1000 t (3)	Der davon durch die Schweiz transportierte Teil in % (4)
1911	486,9 ¹	10	355,5 ¹	4
1913	706,2 ¹	9	485,4 ¹	4
1938	313,9	28	187,3	7
1946	75,0	16	120,0	1
1947	174,7	5	36,9	10
1948	154,2	3	201,9	2
1949	177,2	27	259,7	1
1950	1311,7	15	272,9	6
1951	1492,8	11	325,8	7
1952	818,0	11	385,5	3
1953	1422,5	17	197,4	26
1954	2045,8	22	227,8	9
1955	2052,8	16	364,0	13
1956	1930,5	11	452,6	5

¹ Österreich - Ungarn, inkl. Bosnien und Herzegowina.

Literaturangabe

1. Zu Spalte (1):

- a) Aus dem „Tableau général du commerce extérieur de la France, Paris“, die Jahre 1911, 1913 u. 1956.
b) Aus der „Statistique mensuelle du commerce extérieur de la France“, das Jahr 1946.
c) Aus der „Statistica annuale del commercio del estero“, die Jahre 1938 und 1947 - 1955.

2. Zu Spalte (3):

Aus der unter 1 a) angegebenen Statistik die Jahre 1911, 1913, 1946, 1949 und 1956. — Aus der unter 1 c) angegebenen Statistik die Jahre 1938, 1947, 1948 und 1950 - 1955.

Erwähnenswerte Abweichungen aus der unter 1 a) angegebenen Statistik:

Jahre	(1)	(2)	(3)	(4)
1948	350,2	1		
1949	922,2	5		
1950	1954,8	10	254,2	6
1951	1735,7	9		
1952	985,1	9	398,8	2
1953	1743,1	14	188,7	27
1954	2362,6	19	192,4	11
1955	2401,8	13	304,7	16

5. Handelsverkehr und Transit zwischen Italien und Belgien

Die jährlichen Gesamtmengen der von Italien nach Belgien exportierten Güter lagen in den Jahren 1901 bis 1933 (ausgenommen der Zeit des ersten Weltkriegs) bei etwa 150 000 Tonnen, 1934 bis 1940 bei 70 000 Tonnen und 1947 bis 1956 bei 130 000 Tonnen (Tab. 6, Spalte 1). Der Anteil, den die über die Schweiz geführten Transporte an diesen Volumina hatten, stieg von 10 - 15 % in der Vorkriegszeit auf 30 - 40 % in der Zwischenkriegszeit (während des zweiten Welt-

krieges nur 7 % oder weniger) und gar auf 60 - 90 % in der Nachkriegszeit (vgl. Tab. 6, Spalte 2). Trotzdem machte die Transitrichtung Italien - Belgien mit Ausnahme der Zeit kurz nach dem zweiten Weltkrieg nie mehr als 4 % des gesamten direkten schweizerischen Transits aus (Tab. 1, Seiten 26/27).

Der Handelsverkehr von *Belgien nach Italien* hatte mengenmässig einen grösseren Umfang als die Gegenrichtung: Bis 1928 lagen die hier bewegten Mengen bei 100 000 bis 200 000 Tonnen; in der Folge stiegen sie auf 900 000 Tonnen (1936) an und erreichten nach dem zweiten Weltkrieg 1,4 Millionen Tonnen (1950). In neuester Zeit hat das Zurückdrängen der belgischen durch die amerikanische Kohle auf dem italienischen Markt dazu geführt, dass der Güterverkehr in dieser Richtung stark geschrumpft ist, 1956 betrug er nicht einmal mehr 1/2 Mio. Tonnen (s. Tab. 6, Spalte 3).

Die Transitquote schwankte während der ganzen Zeit stark; folgende Grundtendenzen sind indessen erkennbar: in der Vorkriegszeit gingen etwa 15 % des betrachteten Verkehrs durch die Schweiz, in den 20er Jahren stiegen die Ziffern von 23 % ohne jede Regelmässigkeit bis auf 78 % (1926), um im nächsten Jahrzehnt auf 5 % (1937) hinabzusinken. In neuester Zeit stieg die Transitquote und Transitmenge bei insgesamt zurückgehendem Belgien-Italien-Verkehr bis auf 46 % respektive 220 000 Tonnen (1956) an (vgl. Tab. 6, Spalte 4, und Tab. 1, Seiten 26/27).

Tabelle 6

*Spezialhandel zwischen den Ländern Italien und Belgien
und der davon über die Schweiz abgewinkelte Teil*

	Totaler Export Italiens nach Belgien in 1000 t (1)	Der davon durch die Schweiz transportierte Teil in % (2)	Totaler Import Italiens aus Belgien in 1000 t (3)	Der davon durch die Schweiz transportierte Teil in % (4)
1901	130,5	11	82,5	*
1902	145,9	12	88,3	*
1903	177,0	13	141,8	*
1904	166,8	10	159,2	*
1905	173,8	9	118,9	11
1906	193,8	15	189,5	13
1907	207,0	15	243,4	20
1908	191,6	17	174,1	17
1909	190,9	*	191,0	13
1910	142,1	*	188,2	15
1911	152,9	*	187,7	16
1912	172,6	*	268,5	12
1913—1918	*	*	*	*
1919	41,4	12	89,7	11
1920	116,1	34	164,8	23
1921	85,6	33	61,3	25
1922	88,7 (Mai-Dez.) 1	*	37,1 1	43
1923	136,9	28	88,1	26
1924	131,0	28	122,4	56

Tabelle 6 (Fortsetzung)

	Totaler Export Italiens nach Belgien in 1000 t (1)	Der davon durch die Schweiz transportierte Teil in % (2)	Totaler Import Italiens aus Belgien in 1000 t (3)	Der davon durch die Schweiz transportierte Teil in % (4)
1925	173,8	28	233,4	66
1926	146,2	31	232,1	78
1927	160,9	30	166,2	44
1928	156,2	39	234,3	39
1929	163,5	31	359,9	57
1930	172,0	35	314,0	48
1931	120,5	45	209,4	45
1932	91,6	43	256,7	26
1933	112,9	35	312,7	23
1934	87,9	33	339,4	17
1935	62,6	38	815,4	12
1936	33,6	42	917,7	9
1937	84,5	38	283,9	5
1938	85,0	35	194,0	9
1939	76,0	35	276,8	14
1940	38,2	30	*	*
1941	471,0	7	*	*
1942	177,8	7	*	*
1943	78,1	7	*	*
1944	1,0	4	*	*
1945—1946	*	*	*	*
1947	122,9	48	568,4	Davon allein Kohle 18
1948	173,8	68	169,9	31
1949	118,2	69	583,5	34
1950	137,8	66	1402,8	1113 9
1951	157,8	61	879,9	* 22
1952	94,7	95	914,4	681 22
1953	99,6	89	1244,7	839 19
1954	124,7	83	973,9	576 22
1955	188,5	51	641,8	185 35
1956	120,4	66	473,4	98 46

1 Seit 5. März 1922 ist Belgien und Luxemburg eine Union.

Literaturangabe

1. Zu Spalte (1):

a) Aus dem „Tableau général du commerce de la Belgique avec des pays étrangers“, die Jahre 1901—1931 und 1933—1956.

b) Aus „Commercio estero e turismo“, Band 1935, das Jahr 1932.

2. Zu Spalte (3):

Wie Spalte (1) ausser dem Jahr 1949, welches aus folgender Statistik stammt: „Statistica annuale del commercio del estero.“

Von den in der Tabelle 6 angegebenen Ziffern *wesentlich abweichende Mengenangaben* stammen für folgende Jahre aus „Statistica annuale del commercio del estero“:

Jahre	(1)	(2)	(3)	(4)
1948			97,9	54
1950	146,5	63		
1951	153,8	63	977,7	20
1952	98,5	91	825,0	25
1953	89,5	98	1286,3	18
1954	117,3	89		
1955	137,6	69		

(Siehe auch die allgemeinen technischen Anmerkungen auf der Seite 36.)

Verkehr zwischen Deutschland und Frankreich

Eine genaue Analyse der Transitquoten im deutsch-französischen Verkehr ist zwar möglich, doch sind die über die Schweiz versandten Gütermengen in diesem Verkehr im Verhältnis zum Gesamtverkehr zwischen Deutschland und Frankreich zu gering, als dass sich eine solche Untersuchung lohnte; wir verweisen den Leser deshalb auf die Tabelle 7, in der alle wichtigen Ziffern zu finden sind. Wir sehen hier, dass von den mehreren Millionen Tonnen an Gütern, die jährlich zwischen Frankreich und Deutschland ausgetauscht werden (1929 16 Mio. Tonnen, 1955 und 1956 12 Mio. Tonnen), im günstigsten Fall nur 50 000 Tonnen durch die Schweiz transportiert wurden (vgl. Tab. 1, Seiten 27/28); die Transitquote lag demnach für jede der beiden Richtungen während der vergangenen Jahre im allgemeinen unter 1 %, ja oft machte sie nicht einmal 1 % aus.

Tabelle 7

Spezialhandel zwischen den Ländern Deutschland und Frankreich und der davon über die Schweiz abgewickelte Teil

	Totaler Export Deutschlands nach Frankreich in 1000 t (1)	Der davon durch die Schweiz transportierte Teil in % (2)	Totaler Import Deutschlands aus Frankreich in 1000 t (3)	Der davon durch die Schweiz transportierte Teil in % (4)
1900	3 645,6	*	1 345,3	*
1901	3 388,7	*	1 213,6	*
1902	3 417,8	*	1 161,5	*
1903	4 063,9	*	1 327,5	*
1904	4 312,0	*	1 592,9	*
1905	4 642,0	0,4	1 724,9	0,9
1906	*	*	*	*
1907	5 300,9	*	2 038,6	*
1908	5 016,4	*	2 182,8	*
1909	5 241,1	*	2 725,3	*
1910	6 342,1	*	3 114,8	*
1911	7 295,2	0,5	3 519,3	0,7
1912	8 124,8	0,4	4 206,0	0,6
1913	8 872,6 ¹	0,4	5 476,0 ¹	0,5
1914—1919	*	*	*	*
1920	630,6 ⁵	3,8	1 015,2 ⁵	0,7
1921	329,4 ⁵	4,0	1 606,2 ⁵	0,5
1922	536,5	0,9	2 503,3	0,2
1923	1 197,3 ⁶	3,6	304,4 ⁶	26,0
1924	3 768,3	0,6	705,5	3,0
1925	1 045,4 ²	0,8	1 544,1 ²	1,9
1926	4 703,7	0,3	1 679,5	1,3
1927	7 627,4	0,1	2 445,5	1,8
1928	9 966,3 ³	0,1	5 942,2 ³	0,7
1929	11 106,3 ^{3, 7}	0,2	5 272,2 ^{3, 7}	0,5

Tabelle 7 (Fortsetzung)

*Spezialhandel zwischen den Ländern Deutschland und Frankreich
und der davon über die Schweiz abgewinkelte Teil*

	Totaler Export Deutschlands nach Frankreich in 1000 t (1)	Der davon durch die Schweiz transportierte Teil in % (2)	Totaler Import Deutschlands aus Frankreich in 1000 t (3)	Der davon durch die Schweiz transportierte Teil in % (4)
1930	10 900,8	0,3	4 814,6	0,3
1931	9 475,5	0,4	3 581,0	0,4
1932	7 367,1 ⁷	0,3	1 889,6 ⁷	0,4
1933	6 651,4	0,3	2 528,7	0,3
1934	6 148,3	0,2	1 131,8	0,6
1935	7 286,3	0,1	7 319,4	0,1
1936	8 438,8 ⁴	0,1	8 638,8 ⁴	0,0
1937	11 308,2	0,1	7 867,0	0,1
1938	7 094,9	0,1	6 763,3	0,4
1939—1945	*	*	*	*
1946	4 860,0	0,4	811,1	0,0
1947	5 268,5	0,0	1 828,4	0,0
1948	7 816,4	0,2	3 632,6	0,1
1949	11 007,6	0,0	5 217,6	0,0
1950	6 462,0 ⁷	0,0	1 759,1 ⁷	0,3
1951	6 756,0	0,1	2 265,4	0,4
1952	7 073,5	0,1	2 394,4	0,3
1953	6 920,6	0,0	2 855,1	0,2
1954	7 043,5	0,0	3 638,5	0,2
1955	7 490,1	0,0	4 638,5	0,3
1956	7 984,4	0,1	3 780,1	0,3

1 Deutschland ohne Elsass-Lothringen, aber inkl. Saar.

2 Frankreich mit Korsika, Andorra, Monaco, aber ohne Elsass-Lothringen (1925—1927).

3 Frankreich inkl. Elsass-Lothringen, aber ohne Saar, welches Land in der deutschen Statistik besonders behandelt wird (1928 ff.).

4 Ab 1936 Deutschland inkl. Saar.

5 Deutschland mit Elsass-Lothringen.

6 Deutschland ohne Elsass-Lothringen und Saar.

7 In der deutschen Statistik wird das Saarland gesondert ausgewiesen. Frankreich stets inkl. Korsika, Monaco und Andorra.

(Siehe auch die allgemeinen technischen Anmerkungen auf der Seite 36.)

Literaturangabe

Zu den Spalten (1) und (3):

a) Aus „Monatliche Nachweise über den auswärtigen Handel Deutschlands“, die Jahre 1900—1938.

b) Aus dem „Statistischen Jahrbuch des Deutschen Reichs resp. der Bundesrepublik Deutschland“, die Jahre 1950—1956.

c) Aus dem „Tableau général du commerce extérieur de la France, Paris“, die Jahre 1948 und 1949.

d) Aus der „Statistique mensuelle du commerce extérieur de la France“, die Jahre 1946 und 1947.

Wie die folgenden abweichenden Ziffern demonstrieren, scheinen die Angaben aus der unter c angegebenen Statistik aus uns unerfindlichen Gründen weit über denjenigen der deutschen Statistik zu liegen:

Jahre	(1)	(2)	(3)	(4)
1950	7 994,6	0,0	5 217,6	0,1
1951	8 165,0	0,0	5 764,1	0,1
1952	8 479,4	0,1	6 375,7	0,1
1953	8 053,5	0,0	6 974,9	0,1
1954	8 132,6	0,0	7 407,3	0,1
1955	9 338,4	0,0	10 083,9	0,1
1956	9 709,3	0,1	8 379,4	0,1

VII. Der Anteil des über Schweizer Hoheitsgebiet transportierten Aussenhandels am Gesamthandel der Schweizer Nachbarstaaten

Im vorliegenden Kapitel soll untersucht werden, welche Gütermengen im Rahmen des gesamten Imports und Exports eines Landes den Weg durch die Schweiz nehmen. Um ein möglichst exaktes Ergebnis zu erhalten, müsste man vom Gesamthandelsverkehr des jeweils betrachteten Landes den Handelsverkehr mit der Schweiz subtrahieren; doch da die Quoten nur selten um mehr als ein Promille dadurch erhöht werden, haben wir die Ziffern nur in diesen seltenen Fällen in Klammern beigefügt. Der Aussenhandel eines Landes mit der Schweiz darf selbstverständlich nicht andererseits der Transitmenge hinzugeschlagen werden; das folgt aus dem verschiedenen ökonomischen Charakter dieser Verkehrsströme. Erwähnt sei in diesem Zusammenhang auch, dass die durchschnittlichen Transportstrecken für importierte Waren wesentlich kürzer sind (durchschnittlich 95 km) als diejenigen für transitierende Güter (275 km), s. Anm. 11 S. 91 ⁶.

1. Deutschland

Gesamter Aussenhandel Deutschlands und der über die Schweiz abgewickelte Teil des deutschen Aussenhandels

Jahr	Gesamt- einfuhr ⁷ in 1000 t	Davon durch die Schweiz		Gesamt- ausfuhr ⁷ in 1000 t	Davon durch die Schweiz	
		in 1000 t	%		in 1000 t	%
1928	68 261	216	0,3	62 241	1 197	1,9
1929	28 604	236	0,8	70 630	1 718	2,4
1930	57 964	232	0,4	65 038	1 541	2,4
1931	41 519	240	0,6	58 651	959	1,6
1932	34 315	186	0,5	44 070	638	1,4
1933	36 605	181	0,5	42 908	662	1,5
1934	45 629	187	0,4	46 301	1 067	2,3
1938	62 620	257	0,4	51 835	1 483	2,9
1939	56 495	257	0,5	46 224	2 012	4,4 (4,6) ⁸
1941	51 578	438	0,8	53 366	6 856	12,9! (13,5)
1943	45 308	377	0,8	59 966	4 565	7,6 (7,9)
1950	27 618	190	0,7	41 681	628	1,5
1952	50 268	275	0,5	43 287	885	2,0
1953	48 700	349	0,7	46 446	1 335	2,9
1956	89 135	721	0,8	58 544	1 735	3,0

⁶ Die Mengen der Rubrik „übrige“ konnten, da ihre Bestimmung nicht bekannt ist, in unseren Vergleichsziffern nicht berücksichtigt werden.

⁷ Der *Durchfuhrverkehr* ist von den obigen Zahlen bereits abgezogen, er beträgt 15 - 20 % des Generalhandels. — Der Unterschied zwischen dem Spezialhandel und dem Gesamteigenhandel beruht in der Hauptsache auf der verschiedenen Behandlung des Niederlageverkehrs und des Veredelungsverkehrs; da die Ziffern des *Generalhandels* etwas grösser sind, als die des Spezialhandels, dürften die oben errechneten Quoten in Wirklichkeit etwas höher liegen. — *Die Zahlen stammen aus:* 1928 - 1934: Statistisches Jahrbuch des Deutschen Reichs, a. a. O., 1937, S. 238: Generalhandel; 1938 - 1943: Statistisches Handbuch von Deutschland 1928 - 1944, München 1949,

Wie die Zahlen zeigen, gehen von der totalen *Einfuhr* Deutschlands nur rund 5 - 8 Promille und von der totalen *Ausfuhr* rund 1 - 2 Prozent durch die Schweiz; in den Jahren des zweiten Weltkriegs stieg diese Quote bis auf 13 % (1941) an und betrug in der neuesten Zeit ungefähr 3 - 3 %.

2. Italien

Gesamter Aussenhandel Italiens und der über die Schweiz abgewickelte Teil des italienischen Aussenhandels

Jahr	Gesamt- einfuhr ⁹ in 1000 t	Davon durch die Schweiz ¹⁰		Gesamt- ausfuhr ⁹ in 1000 t	Davon durch die Schweiz ¹⁰	
		in 1000 t	%		in 1000 t	%
1939	20 363	2 134	10,5	4 497	340	7,6 (8,1) ⁸
1946	9 969	43	0,4	1 080	134	12,4 (15,2)
1947	18 497	157	0,8	1 948	215	11,0 (13,0)
1948	17 793	105	0,6	3 799	306	8,1 (8,8)
1949	19 310	576	3,0	4 560	360	7,9 (8,6)
1950	28 705	962	3,3	6 480	450	7,0 (7,4)
1951	22 981	1 381	6,0	5 340	583	10,9 (11,9)
1952	29 484	1 193	4,0	7 612	505	6,6 (7,1)
1953	34 334	1 848	5,4	9 643	598	6,2 (7,6)
1955	41 445	2 162	5,2	11 887	900	7,6 (8,6)
1956	45 240	2 196	4,9	12 910	963	7,5 (8,6)

Die relativ grossen Transitquoten an der Ausfuhr Italiens (7 - 15 %) erklären sich ohne weiteres aus der Tatsache, dass Italien seine Hauptprodukte (Agrar-güter) vornehmlich innerhalb Europas verkauft. Die hohe Quote in der umgekehrten Richtung 1939 (10,5 %) dürfte darin ihre Erklärung finden, dass zu jener Zeit der Aussenhandel Italiens sich immer mehr auf Deutschland konzentrierte, wobei das Meer als Transportweg gesperrt war. Für die Zeit des zweiten Weltkrieges dürften die Quoten mit Sicherheit über 10 % gelegen haben.

Spezialhandel, S. 408/9; 1950 - 1956: Statistisches Jahrbuch des Deutschen Reichs, a. a. O., 1956. Die Pferde und die Wasserfahrzeuge sind in diesen Aussenhandelszahlen nicht inbegriffen.

⁸ Zahlen in Klammern bedeuten Aussenhandel abzüglich Verkehr mit der Schweiz, siehe S. 48.

⁹ 1938 - 49: Strukturprobleme der italienischen Volkswirtschaft, in: Bericht des schweizerischen Bankvereins, 1954, Nr. 3; 1950 - 1956: Statistica annuale del commercio del estero, 1953 und 1956.

¹⁰ Aus der Transitstatistik (Tabelle 1) Richtungen Deutschland - Italien, Frankreich - Italien, Belgien - Italien und Grossbritannien - Italien resp. Italien - Deutschland, Italien - Frankreich etc.

3. Frankreich

Gesamter Aussenhandel Frankreichs und der über die Schweiz abgewinkelte Teil des französischen Aussenhandels

Jahr	Gesamt- einfuhr ¹¹ in 1000 t	Davon durch die Schweiz ¹²		Gesamt- ausfuhr ¹¹ in 1000 t	Davon durch die Schweiz ¹²	
		in 1000 t	%		in 1000 t	%
1930	60 920	25	*	36 680	92	0,2
1945	9 531	1	*	2 444	1	*
1946	27 195	22	*	9 077	19	0,2
1947	35 976	6	*	11 687	37	0,3
1948	36 990	11	*	15 647	57	0,4
1949	40 818	32	0,1	22 514	91	0,4
1950	33 560	45	0,1	28 845	295	1,0
1951	42 777	71	0,2	30 443	478	1,6
1952	46 447	61	0,1	30 424	267	0,9
1953	42 439	84	0,2	34 163	354	1,0
1954	45 226	90	0,2	38 234	668	1,7
1955	50 992	146	0,3	50 403	526	1,0
1956	60 278	123	0,2	41 269	437	1,1

Die Tabelle lässt klar die geringe Bedeutung des schweizerischen Verkehrsnetzes für den französischen Aussenhandel erkennen.

4. Österreich

Gesamter Aussenhandel Österreichs und der über die Schweiz abgewinkelte Teil des österreichischen Aussenhandels

Jahr	Gesamt- einfuhr ¹³ in 1000 t	Davon durch die Schweiz ¹⁴		Gesamt- ausfuhr ¹³ in 1000 t	Davon durch die Schweiz ¹⁴	
		in 1000 t	%		in 1000 t	%
1930	8 272	38	0,5	3 515	110	3,1 (3,6) ⁸
1931	7 992	41	0,5	2 536	121	4,8! (5,4)
1950	8 515	94	1,2	3 518	45	1,3
1953	7 435	104	1,7	5 212	32	0,6
1956	10 625	210	2,0	6 634	96	1,4

Dass das schweizerische Verkehrsnetz für den österreichischen Handelsverkehr keineswegs von essentieller Bedeutung ist, geht schon aus den wenigen Ziffern der obigen Tabelle hervor.

¹¹ Tableau général du commerce extérieur de la France, Paris 1930, 1950 und 1956.

¹² Transitrichtung Deutschland - Frankreich und Österreich - Frankreich resp. umgekehrt.

¹³ Statistik des auswärtigen Handels Österreichs, Wien. Betreffende Jahrgänge.

¹⁴ Transitrichtung Frankreich - Österreich resp. Österreich - Frankreich.

5. Belgien

Gesamter Aussenhandel Belgiens und der über die Schweiz abgewickelte Teil des belgischen Aussenhandels

Jahr	Gesamt- einfuhr ¹⁵ in 1000 t	Davon durch die Schweiz		Gesamt- ausfuhr ¹⁶ in 1000 t	Davon durch die Schweiz	
		in 1000 t	%		in 1000 t	%
1913	32 656	29	0,1	20 885	31	0,1
1920	13 347	39	0,3	10 613	39	0,4
1925	33 265	49	0,1	20 924	154	0,7
1929	45 074	51	0,1	25 840	204	0,8
1930	42 227	61	0,1	23 768	152	0,6
1935	30 590	24	0,1	20 300	95	0,5
1939	29 734	27	0,1	21 856	38	0,2
1950	29 814	91	0,3	16 376	122	0,7
1953	39 563	88	0,2	24 661	239	1,0
1954	44 238	103	0,2	25 411	216	0,9
1955	49 859	80	0,1	30 584	217	0,7

Kaum einige Promille des gesamten belgischen Aussenhandels berührten die Schweiz im Transit.

6. England

Da die englischen Statistiken für den Aussenhandel keine Gewichtssummen angeben, bedienen wir uns der Tabellen für die total am englischen Festland ankommenden und von hier weggehenden Güter, wobei in Kauf genommen werden muss, dass ein Teil der ankommenden Güter re-exportiert wird.

In England ankommende und von England weggehende Gütermengen ¹⁶

	Angekommene Ware			Weggehende Ware		
	1950	1953	1956	1950	1953	1956
Total (in Mio. t)	31,2	36,3	37,6	30,8	35,4	36,7
Davon durch die Schweiz						
in Mio. t	0,16	0,11	0,15	0,02	0,03	0,03
in %	0,5	0,3	0,4	0,07	0,09	0,08

Wiederum fällt die unterschiedliche Grösse der Quoten bei der Einfuhr (3 bis 5 Promille) und bei der Ausfuhr (ein Promille) auf; hier spielen, wie wir später noch näher sehen werden, die mit der Bahn transportierten italienischen Agrarprodukte eine Rolle.

¹⁵ 1913 - 1939: Résultats généraux du commerce spécial (commerce extérieur de la Belgique jusqu'au 30 avril, 1^{er} mai 1922, Belg.-Lux.), aus: Bulletin du commerce de l'Union Economique Belgo-Luxembourgeoise avec des pays étrangers, 1939, S. 32. — 1950, 1953: Bulletin mensuel du commerce extérieur de l'Union Economique Belgo-Luxembourgeoise. — 1954, 1955: Annuaire Statistique de la Belgique et du Congo Belge, Bruxelles 1956, S. 249/250.

¹⁶ Quelle: Accounts relating to Trade and Navigation of the United Kingdom, London 1950, 1953 und 1956.

Dritter Teil

DER WARENVERKEHR

VIII. Vorbemerkungen

Die Warensendungen als Grundlage der Untersuchung

Die vorangegangene Untersuchung hat die Gütermengen im Transit und das Volumen der Handelsströme zwischen den einzelnen Ländern ermittelt, hat dann diese Zahlenreihen in Beziehung zueinander gesetzt und hat schliesslich das Verhältnis zwischen Transitmengen und Gesamtaussenhandels-Volumen der in Frage stehenden Länder aufgezeichnet. Dabei hat sich herausgestellt, dass das Verhältnis zwischen dem Transit und dem Aussenhandelsvolumen der Länder bei nahezu allen Richtungen eine grosse Konstanz aufweist, während die prozentuale Beteiligung der einzelnen Transitrichtungen am gesamten Schweizer Transit wesentlichen Schwankungen unterworfen ist. Die grösste Unstabilität dagegen weisen — wie in Kapitel VI gezeigt wurde — die Transitquoten (das Verhältnis zwischen dem Transit und den Warenströmen von Land zu Land) auf; wir wollen uns deshalb der Analyse jener Faktoren zuwenden, die das Volumen der Handelsströme von Land zu Land und die von diesen Handelsströmen benutzten Verkehrsrouten bestimmen.

Zunächst sind die Gebietsveränderungen zu nennen, d. h. die Tatsache, dass der statistisch unter einem bestimmten Land erfasste Verkehr von einem Gebiet ausgegangen ist, das im Laufe der Zeit aus politischen Gründen Änderungen unterworfen gewesen ist. Hier ist vor allem an die statistischen Verschiebungen zu erinnern, die sich während der vergangenen Jahrzehnte aus dem Wechsel der staatsrechtlichen Zugehörigkeit des Saargebiets ergeben haben. Zumal der Handel zwischen der Saar und Italien scheint nicht bedeutungslos gewesen zu sein, wie die ab 1925 in der Richtung Frankreich - Italien gestiegenen Transitziffern indizieren (s. Tab. 1, Seiten 24/25). Andere kurzfristige Gebietsveränderungen, die sich auf die Untersuchungsergebnisse ausgewirkt haben, sind in den Tabellenanmerkungen angegeben.

Da während des Untersuchungszeitraumes keine neuen Verkehrsrouten in dem von uns betrachteten Gebiet eröffnet worden sind, scheidet dieser Faktor bei der Erklärung von Schwankungen des im Schweizer Transit bewegten Gütervolumens aus. Auch dürfen Rückgänge im Schweizer Transitvolumen nicht auf die Bereitstellung unzureichender Transportkapazitäten seitens der SBB zurückgeführt werden; vielmehr ist das Beförderungsangebot seit der Eröffnung der Alpenbahnen der Beförderungsnachfrage immer vorausgeeilt; ein Engpass ist in dieser Hinsicht auch im zweiten Weltkrieg nicht entstanden.

Einer der wesentlichsten Faktoren, die den Transit beeinflussen, ist die Konkurrenz auf den europäischen Warenmärkten einerseits, zwischen den Transportgesellschaften andererseits. Ausser im besonderen Fall der Eröffnung des Lötschberg - Simplons, der einen Teil des Nord-Süd-Verkehrs vom Gotthard auf den Simplon abwandern liess, ist der Einfluss dieses Faktors jedoch nicht quan-

titativ fassbar; wir kommen auf diese Frage noch einmal im Schlussteil der Arbeit zurück.

So bleibt denn am aussichtsreichsten die Untersuchung der Struktur der Warensendungen im Transit und im gegenseitigen Handelsverkehr generell; denn *Strukturveränderungen und reine Mengenveränderungen im Aussenhandel, technische Veränderungen der Transportmittel, Gebietsveränderungen und politische Abmachungen oder Kriege bestimmen letztlich die jeweilige Höhe der schweizerischen Transitquoten*, das heisst den verhältnismässigen Anteil der durch die Schweiz geführten Mengen am Gesamthandelsvolumen zwischen zwei Ländern.

Da die schweizerische Handelsstatistik eine ausführliche Transitstatistik nur bis 1934 enthält, haben wir selbst aus den nichtveröffentlichten Belegen der schweizerischen Oberzolldirektion eine Statistik für die Nachkriegszeit zusammengestellt. Hierbei haben wir uns auf die Jahre 1950, 1953 und 1956 beschränkt, weil aus dem Überblick über diese Stichjahre die Entwicklungstendenz mit genügender Deutlichkeit hervorgeht. Um einen Vergleich der Warensendungen zu ermöglichen, haben wir die ausländischen Statistiken nach der schweizerischen Zollnomenklatur umgegliedert; die Angaben über die wichtigsten Güterkategorien sind damit vergleichbar geworden.

Es sei hier angemerkt, dass sich gewisse statistische Diskrepanzen dabei nicht in allen Fällen vermeiden liessen. So sind in manchen ausländischen Statistiken die Exporte einer bestimmten Güterkategorie nicht gesondert aufgezeichnet, wenn sie einen zu geringen Bruchteil des Gesamthandels darstellen; das schliesst selbstverständlich weder aus, dass ein solcher Export überhaupt stattgefunden hat, noch dass er im Transit durch die Schweiz transportiert worden ist. Solcher und ähnlicher statistischer Schwierigkeiten halber sollte man die in den nachfolgenden Tabellen erscheinenden Zahlen mehr in ihrem Zusammenhang — indem sie mehrjährige Entwicklungen verlässlich indizieren — als einzeln und unabhängig voneinander betrachten.

Tabelle 8

Schweizer Transit¹ nach Warengruppen geordnet²
(in % der Gesamtdurchfuhr)

	Nahrungs- und Genussmittel (inkl. Tabak) (Pos. 1—131)		Düngstoffe (Pos. 161—171) in %	Holz jeder Art (Pos. 221—287) in %	Baumwolle (Pos. 341—395) in %
	in %	in 1000 t			
1913	12,3	191,8	2,1	5,2	2,5
1914	13,8	176,9	1,3	4,8	2,4
1915	17,6	212,7	0,5	2,4	4,5
1916	61,1	220,3	0,2	2,4	0,1
1917	62,7	153,9	0,4	2,0	1,0
1918	61,9	154,1	0,2	3,2	1,3
1919	19,3	145,9	0,6	1,2	2,1
1920	8,7	95,6	0,4	5,6	1,7
1921	8,0	103,4	0,8	2,8	1,8
1922	9,2	111,0	0,5	3,5	1,8
1923	7,8	137,7	2,7	11,0	1,4
1924	6,7	200,1	5,0	7,6	1,1
1925	8,1	202,5	3,0	4,2	1,1
1926	7,6	214,3	4,3	6,1	0,9
1927	7,5	242,1	3,6	4,3	1,2
1928	8,2	291,2	3,8	3,4	1,2
1929	8,8	337,4	3,0	3,8	1,1
1930	9,4	335,0	2,2	4,2	1,1
1931	13,6	370,4	1,6	5,6	1,4
1932	16,1	322,1	2,1	3,7	1,3
1933	15,1	300,3	1,7	3,0	0,9
1934	12,5	303,4	1,7	2,0	0,5
1935	8,7	238,3	1,4	1,1	0,5
1936	11,7	221,7	1,3	1,7	0,6
1937	7,6	270,3	2,0	1,3	0,4
1938	14,1	307,7	2,2	1,1	0,6
1939	11,9	318,9	1,3	0,6	0,4
1940	4,7	281,5	1,0	0,5	0,0
1941	3,8	310,4	1,1	0,3	0,0
1942	5,1	386,4	1,1	0,5	0,0
1943	10,7	570,4	0,7	0,7	0,0
1944	10,7	401,8	0,4	0,5	0,0
1945	14,1	20,8	0,1	4,2	0,2
1946	45,8	155,2	5,2	2,0	5,5
1947	39,2	291,3	6,5	2,1	5,3
1948	50,6	409,1	4,1	4,8	2,8
1949	27,9	398,6	10,3	1,7	1,0
1950	23,4	421,9	6,3	1,3	1,0
(1957	26,0)				

1 Direkter und indirekter Transit.

2 Aus: Jahresberichte der schweizerischen Handelsstatistik 1950, Bd. II.

Tabelle 8 (Fortsetzung)

Schweizer Transit¹ nach Warengruppen geordnet²
(in % der Gesamtdurchfuhr)

	Seide (Pos. 432—454) in %	Wolle (Pos. 455—493) in %	Mineralische Stoffe (exkl. Kohle, Heiz- und Gasöl) (Pos. 583—642) in %	Kohle, Heiz- u. Gasöl (Pos. 643—646)	
				in %	in 1000 t
1913	0,8	0,9	4,6	30,8	479,7
1914	0,6	0,7	4,6	28,2	361,6
1915	0,3	0,1	3,7	37,7	456,8
1916	1,5	0,2	13,7	2,1	7,4
1917	1,1	0,2	19,7	1,1	7,7
1918	0,8	0,1	19,1	0,6	1,5
1919	0,4	0,7	6,8	43,1	326,1
1920	0,5	0,8	5,1	40,5	442,5
1921	0,4	0,7	3,9	60,8	785,4
1922	0,7	1,3	3,2	60,1	722,5
1923	0,7	1,2	3,6	42,0	739,2
1924	0,5	0,8	3,1	54,3	1 611,5
1925	0,6	0,7	5,9	32,8	824,4
1926	0,5	0,7	5,8	43,0	1 213,4
1927	0,6	0,7	5,3	53,3	1 713,3
1928	0,5	0,8	5,7	50,7	1 794,5
1929	0,5	0,8	4,9	52,0	1 985,5
1930	0,6	0,7	5,0	49,8	1 772,8
1931	0,9	1,0	4,8	45,0	1 224,7
1932	1,0	1,0	5,8	43,6	870,5
1933	1,0	1,1	5,7	46,9	929,7
1934	1,1	0,7	5,1	54,7	1 333,0
1935	0,9	0,4	3,7	61,6	1 688,5
1936	1,1	0,4	3,0	64,0	1 217,7
1937	1,1	0,3	2,4	75,7	2 698,1
1938	1,1	0,5	2,8	61,6	1 341,3
1939	0,8	0,3	3,4	66,8	1 793,0
1940	0,4	0,0	1,6	80,6	4 750,4
1941	0,3	0,0	1,4	71,9	5 826,6
1942	0,3	0,0	2,0	67,0	5 124,8
1943	0,3	0,0	2,3	62,6	3 348,2
1944	0,5	0,0	1,9	68,0	2 554,3
1945	1,7	0,1	3,9	45,1	66,7
1946	2,1	3,4	5,8	2,0	6,7
1947	1,4	4,1	3,5	4,4	32,9
1948	1,0	2,7	4,1	1,3	10,2
1949	1,1	1,3	3,1	15,9	226,9
1950	0,7	0,9	2,9	33,9	696,8
1951	*	*	*	39,0	1 187,0
1952	*	*	*	34,0	850,0
1953	*	*	*	30,0	1 015,0
1954	*	*	*	30,0	1 083,0
1955	*	*	*	25,0	1 125,0
1956	*	*	*	27,0	1 181,0
1957	*	*	*	22,0	1 080,0

Tabelle 8 (Fortsetzung)

Schweizer Transit ¹ nach Warengruppen geordnet ²
(in % der Gesamtdurchfuhr)

	Eisen (Roh-, Eisenhalbfabrikate und Eisenwaren) (Pos. 707—813)		Maschinen und Fahrzeuge (Pos. 879—924) in %	Chemische Roh- und Hilfsstoffe, Fabrikate (Pos. 985—1088) in %	Übrige Waren in %
	in %	in 1000 t			
1913	16,1	250,4	4,1	4,8	15,8
1914	17,9	228,7	3,8	4,9	17,0
1915	15,4	186,5	1,0	3,6	13,2
1916	5,1	18,5	0,6	5,9	7,1
1917	0,2	0,4	0,3	4,6	6,7
1918	0,2	0,4	0,3	4,8	7,5
1919	8,4	64,0	4,0	3,7	9,7
1920	12,8	139,4	6,5	3,6	13,8
1921	4,7	61,2	5,1	1,9	9,1
1922	4,1	49,6	4,4	2,0	9,2
1923	12,9	227,5	3,3	1,9	11,5
1924	9,2	272,6	2,7	1,9	7,1
1925	29,4	741,3	3,9	2,0	8,3
1926	17,3	488,8	3,7	1,5	8,6
1927	11,1	357,4	2,5	1,8	8,1
1928	12,6	444,9	2,5	2,2	8,4
1929	12,7	485,9	2,8	2,3	7,3
1930	14,7	519,5	2,7	2,2	4,7
1931	12,5	341,5	2,4	3,2	8,0
1932	11,5	230,3	2,2	4,1	7,6
1933	12,1	239,3	2,4	2,4	7,7
1934	11,7	285,6	2,2	1,3	6,5
1935	12,6	345,8	2,0	1,6	5,5
1936	4,4	83,5	2,6	1,7	7,5
1937	2,6	94,7	1,5	1,1	4,0
1938	5,0	109,4	2,5	1,9	6,6
1939	5,2	140,2	2,1	1,8	5,4
1940	5,5	326,6	1,3	1,4	3,0
1941	14,2	1 149,9	0,7	1,5	4,8
1942	15,6	1 192,2	0,5	1,5	6,4
1943	15,0	800,5	0,5	2,0	5,2
1944	14,4	541,8	0,1	1,3	2,2
1945	3,4	5,0	7,2	7,8	12,2
1946	1,5	5,2	3,9	5,6	17,2
1947	8,8	65,5	2,7	7,0	15,0
1948	4,4	35,9	3,3	6,5	14,4
1949	22,1	314,8	2,4	5,4	7,8
1950	16,3	335,5	2,7	3,1	7,5
1957	Brennstoffe u. Eisen = 24,0				

IX. Der Warenverkehr von Deutschland nach Italien

1. Die Kohle

a) Die Kohle als wichtigste Warengattung im schweizerischen Transit

Ein Blick auf die Tabelle 8, Seite 58, lässt erkennen, dass die Warenart Kohle im Schweizer Transit die grösste Rolle spielt. Wir wollen deshalb auf diese Warenart, die fast nur im Verkehr von Deutschland nach Italien vorkommt, etwas näher eingehen und den über die Schweiz abgewickelten deutschen Kohlenexport nach Italien genauer betrachten, zumal da die mineralischen Stoffe von jeher den Hauptanteil des Schweizer Transits ausgemacht haben.

Unsere Arbeit war allerdings dadurch erschwert, dass die Oberzolldirektion in ihren Veröffentlichungen so verschiedene Stoffe wie Steine und Erden einerseits und Kohle andererseits in einer Rubrik zusammenfasst. Immerhin haben wir Anhaltspunkte, die uns erlauben, die Bedeutung von Steinen und Erden im Rahmen der insgesamt von Deutschland nach Italien über die Schweiz transportierten Güter abzuschätzen: Für die Jahre 1950, 1953 und 1956 kennen wir die Mengen einzelner Güter genau. In diesen Jahren betrug der durchschnittliche Anteil von Steinen und Erden am gesamten Güterverkehr der Zollkategorie VIII von Deutschland nach Italien kaum ein Dreizehntel. Ferner kennen wir die Menge der im Jahre 1913 von Deutschland nach Italien exportierten Steine und Erden; es handelte sich um 23 000 Tonnen. Auch wenn diese 23 000 Tonnen gesamthaft durch die Schweiz geführt worden wären, hätten sie nur ein Zwanzigstel der Kategorie Mineralische Stoffe in jenem Jahr ausgemacht. Auch im Jahre 1929, für das wir diese Zahlen erfasst haben, ergibt sich ein Anteil von weniger als einem Dreissigstel (Gesamtexport von Steinen und Erden nach Italien 40 000 Tonnen). Aus diesem Grund dürfen die von der Oberzolldirektion gegebenen Zahlen über den Transit von Deutschland nach Italien in Kategorie VIII als repräsentativ für die deutschen Exporte mineralischer Brennstoffe, die im Schweizer Transit geführt wurden, angesehen werden; hierbei handelt es sich primär um Kohle und Koks.

Für die schweizerischen Bahnen waren vor allem die Deutschland-Italien-Kohlentransporte stets von besonderer Wichtigkeit: die deutsche Kohle machte einen grossen Teil des gesamten Schweizer Kohlentransits aus. Von 1913 bis 1922 schwankte der Anteil der deutschen Kohle am totalen Kohlentransit zwischen 90 - 100 %. In späteren Jahren sank diese Quote ab und stand in den Jahren 1929 bis 1934 im Durchschnitt bei zwei Dritteln.

b) Die wirtschaftliche Bedeutung der Kohlenimporte für Italien

Italien besitzt praktisch keine eigenen Kohlevorkommen; die geringen im eigenen Land geförderten Kohlenmengen bestehen überdies zu $\frac{9}{10}$ aus Braunkohle (sieben Einheiten italienischer Kohle haben etwa den gleichen Heizwert

wie vier Einheiten der importierten ausländischen Kohle¹. Über die italienischen Kohleneinfuhren in den ersten vier Jahrzehnten dieses Jahrhunderts unterrichten die nachfolgenden Tabellen.

Kohleneinfuhr Italiens nach Ländern² in 1000 t

	1900	1905	1910	1913	1922	1923	1925	1926	1927
Grossbritannien	4 606	6 114	8 428	9 397	5 771	6 507	6 734	3 826	6 418
Deutschland ³	44	80	494	968	2 535	1 597	2 256	4 521	4 595
Frankreich	22	48	84	165	428	515	345	443	360
USA	124	16	188	94	128	486	539	945	450
Total	*	*	*	10 834	*	*	10 513	12 258	14 059

Kohlenimporte Italiens⁴ in 1000 t

	1913	1932	1936	1938	(1934)	(1935)
Grossbritannien	9 397	5 249	96	2 233	(4 700)	(3 500)
Deutschland	968	1 763	6 256	7 087		
Total	10 834	8 778	9 263	12 032		

Im ersten Drittel dieses Jahrhunderts war England der wichtigste Kohlenlieferant Italiens; erst Mitte der 30er Jahre begann sich die englische Stellung auf dem italienischen Markt zu schwächen, da England mehr und mehr seine Kohlenexporte nach Übersee versandte⁵. Deutschland rückte in diesen Markt nach: 1937 waren 7 Mio. Tonnen Kohle (58 %) deutscher Herkunft.

Die Umstellung auf deutsche Kohle in den 30er Jahren war mit grossen technischen Schwierigkeiten verbunden; bekanntlich spielen Aschegehalt, Flammengrösse, Prozentsatz der flüchtigen Bestandteile und ähnliche Faktoren eine entscheidende Rolle für das bei der Brennstoffverwendung einzuschlagende technische Verfahren. Mit den Investitionen der dreissiger Jahre legte Italien sich auf die vorwiegende Verwendung deutscher Kohle fest⁶. Die Kohlenzufuhr während des zweiten Weltkrieges wurde denn auch durch die regelmässigen deutschen Sendungen zu monatlich einer Mio. Tonnen sichergestellt⁷.

Nach dem Kriege entstand wegen des Ausfalls der deutschen Kohlenlieferungen ein Engpass in der italienischen Brennstoffversorgung, der mit Kohlenimporten aus den USA geschlossen werden musste (1949 3,6 Mio. Tonnen amerikanische Kohle⁸); auch Südafrika und Indien traten mit Kohlenlieferungen

¹ Die Tat, Zürich 16. 11. 1940.

² Aus: Die Wirtschaft des Auslands von 1900 - 1927, Berlin 1928, a. a. O.

³ Seit 1922 inkl. Reparationskohle.

⁴ Aus: Die Tat, Zürich 11. 3. 1940.

⁵ Der deutsche Aussenhandel unter der Einwirkung weltwirtschaftlicher Strukturwandlungen. Institut für Weltwirtschaft und Seeverkehr an der Universität Kiel. E. Mittler, Berlin 1932, Bd. I, S. 335.

⁶ Die Tat, Zürich 11. 3. 1940.

⁷ Neue Zürcher Zeitung, Zürich 16. 10. 1940.

⁸ Neue Zürcher Zeitung, Zürich 23. 1. 1947; ferner Commercio estero e turismo (annuario delle camere di commercio italiano all'estero), 1951, S. 75.

auf den Plan. Die Schwierigkeiten bei der Kohlenversorgung gaben den Anstoss für einen forcierten Ausbau des italienischen Elektrizitätsnetzes durch Elektrifizierung und Erstellen von Elektrizitätswerken. Aber trotzdem wurden 1956 vom gesamten italienischen Energiebedarf (50,7 Mio. SKE) immer noch 24 0/0 durch Kohle (36 0/0 Hydroelektrokraft, 30 0/0 Erdöl und 10 0/0 Erdgas) gedeckt, d. h., es bestand nach wie vor ein Kohlebedarf von 12 Mio. Tonnen, von denen im Inland bloss eine Mio. Tonnen gefördert wurde. Gegenwärtig werden etwa zwei Fünftel des gesamten italienischen Energiebedarfes aus dem Ausland gedeckt⁹.

Obwohl Deutschland seine Kohlenexporte nach Italien wieder auf ein Maximum von 3,4 Mio. Tonnen (1953) erhöhen konnte, hat die amerikanische Kohle ihre Bedeutung für Italien nicht mehr verloren. Die Lieferungen aus Ländern der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl (EGKS) sind zugunsten derjenigen von Drittländern stark zurückgegangen (vgl. Tab. unten), obwohl der Schweizer Transit auf Grund des im Mai 1956 unterzeichneten Konsultationsabkommens zu den durchgerechneten internationalen Frachttarifen der EGKS erfolgt¹⁰.

Dass die amerikanische Kohle zu 70 0/0 an den gesamten italienischen Kohlenimporten partizipierte, dürfte in erster Linie eine Folge ihres Preisvorsprungs sein¹¹.

1956 tauchen in der Statistik erstmalig sogar Kohlenexporte von Italien nach Deutschland auf: es handelte sich um 83 000 Tonnen Koks aus USA-Kohle, die einen Engpass in der deutschen Koksproduktion beseitigten.

Kohleneinfuhr Italiens¹² in 1000 t

	1952	1953	1954	1955	1956	1957
USA	2 885	1 609	2 852	5 632	6 665	8 201
Grossbritannien	1 083	1 704	1 324	781	380	133
Polen	741	613	375	106	133	125
UdSSR	114	46	111	208	229	239
Total ohne EGKS	5 007	4 222	4 842	6 820	7 581	8 805
Deutschland ¹³	2 993	3 421	3 505	2 899	3 011	2 778
Total aus EGKS	3 888	4 735	4 498	3 392	3 342	2 958
Totalimport	8 895	8 957	9 340	10 212	10 923	11 763

⁹ Die Entwicklung Italiens im letzten Jahrzehnt, a. a. O.

¹⁰ Monatliches Mitteilungsblatt der Montanunion, April 1957, Luxemburg.

¹¹ Vgl. zur Frage des Preiswettbewerbs der USA-Kohle auch Gottfried Erb / Peter Rogge, „Preispolitik im teilentegrierten Markt“, Veröffentlichungen der List Gesellschaft e. V., Nr. 9, Basel/Tübingen 1958, bes. S. 86 f.

Für die Schweiz galten zum Beispiel Ende 1957 folgende Preise:

Eine Tonne amerikanische Kohle kostete	92.— sfr
Eine Tonne Ruhrkohle kostete	112.— sfr
Eine Tonne polnische Kohle kostete	127.— sfr

Die Preisunterschiede sind in Italien noch ausgeprägter.

¹² Sechster Gesamtbericht über die Tätigkeit der Gemeinschaft, a. a. O., Tab. 5 und 10.

¹³ Steinkohlen inkl. Steinkohlenbriketts (keine grosse Bedeutung).

c) Die Bedeutung des schweizerischen Verkehrsnetzes für die italienische Kohleneinfuhr

Um die Bedeutung des schweizerischen Verkehrsnetzes für die italienische Kohleneinfuhr zu erkennen, genügt nicht die Klärung der Fragen, ein wie grosser Teil der deutschen Kohlenexporte nach Italien über die Schweiz geht, und welche Stellung die deutsche Kohle in der italienischen Energiewirtschaft einnimmt, sondern es ist auch festzustellen, wie stark die Kohle am gesamten deutschen Handelsverkehr mit Italien einerseits und dem davon über die Schweiz versandten Teil andererseits teilnimmt.

Wie Tabelle 9 (Spalten 2 und 5) zeigt, stieg der gewichtsmässige Anteil der Kohle am Export und am Transit der vorliegenden Richtung von einem Viertel zu Beginn des Jahrhunderts bis auf maximal neun Zehntel vor und während des zweiten Weltkrieges an. Demgegenüber entwickelte sich die *Transitquote für Kohle* (Tab. 9, Spalte 4) gerade entgegengesetzt: sie fiel von durchschnittlich 70 % (1901 - 1908) auf 31 % (1909 - 1913) und weiter auf 22 % (1927 - 1934).

Besonderer Erwähnung bedürfen die Verhältnisse während des zweiten Weltkrieges. Auf Schweizer Seite stehen uns nur Angaben über die gesamten im Schweizer Transit geführten Kohlenmengen zur Verfügung. Da aber der Verkehr Frankreich - Österreich und in einem späteren Stadium des Krieges auch der Verkehr Frankreich - Italien zum Stillstand kam, dürfen die hier angegebenen Mengen als praktisch ausschliesslich aus deutscher Kohle bestehend angesehen werden. Der Kohlenexport Deutschlands nach Italien belief sich während des ganzen Kriegs auf jährlich rund 12 Mio. Tonnen; davon wurden 1940 39 %, 1941 48 %, 1942 43 % und 1943 28 % durch die Schweiz transportiert. Diese über die Schweiz nach Italien transportierten Mengen stellten *über einen Drittel des gesamten Kohlenimports Italiens* dar (Tab. 9, Spalte 7). Soweit zu jener Zeit Transporte von Deutschland nach Italien nicht den Brenner überquerten, gingen sie über den Gotthard. Niemals zuvor hatte der Gotthard eine ähnliche Bedeutung für den ausländischen Warentransport besessen. Die Schweiz wäre der stärksten politischen Bedrohung durch die Achsenmächte ausgesetzt gewesen, wenn sie diesem Verkehr irgendwelche Hindernisse in den Weg gelegt hätte, wozu das Land von den Alliierten immer wieder aufgefordert wurde; eine Einschränkung der Transitfreiheit hätte unter den gegebenen Umständen eine weitere Aufrechterhaltung der politischen Unabhängigkeit unmöglich gemacht. Das Land stand somit vor der Wahl zwischen dem Verlust seiner Unabhängigkeit und der Ablehnung der alliierten Forderungen; es beugte sich der Macht der Achsenmächte, in deren Hand es sich praktisch befand¹⁴.

In der Nachkriegszeit gelangten nur noch 4 - 8 % der gesamten italienischen Kohlenimporte durch die Schweiz, da, wie bereits erwähnt, die über das Meer herangeführte USA-Kohle in den italienischen Markt eingebrochen war (Tab. 9, Reihe 7). Dessenungeachtet besteht der Deutschland-Italien-Handelsstrom nach

¹⁴ Vgl. auch R. Ochsner, Der Transit von Personen und Gütern durch ein neutrales Land im Falle des Landkrieges, Zürcher Dissertation, Zürich 1948.

Tabelle 9
Kohle von Deutschland nach Italien

	Totaler Kohlenexport Deutschlands nach Italien in 1000 t (1)	In % des totalen Exports von Deutschland nach Italien (2)	Kohle von Deutschl. nach Ital. im schweiz. Transit in 1000 t (3)	Kohlen- Transitquote in % (3) : (1) = (4)	Kohle in % des Transits Deutschland→ Italien (5)	Totaler Kohlenimport Italiens in Mio. t (6)	% (3) : (6) (7)
1901	65	23	58	89	29	*	*
1902	65	22	51	77	26	*	*
1903	103	26	57	51	29	*	*
1904	86	24	62	72	28	*	*
1905	222	24	78	35	30	*	*
1906	281	*	196	70	41	⋆	*
1907	260	30	225	87	38	⋆	*
1908	209	18	159	76	31	⋆	*
1909	489	45	150	31	31	⋆	*
1910	739	57	154	21	31	⋆	*
1911	903	59	212	24	36	⋆	*
1912	1 053	59	416	39	52	⋆	*
1913	1 214	65	463	38	54	10,8	4
1922	2 535	*	710	28	83	8,8	8
1923	1 597	73	520	33	80	⋆	*
1924	*	*	1 383	*	88	⋆	*
1925	2 256	80	140	6	37	10,5	1
1926	4 521	83	351	8	53	12,3	3
1927	4 595	95	662	14	76	14,1	5
1928	4 852	91	876	18	74	⋆	*
1929	5 515	91	1 331	24	81	⋆	*
1930	3 713	88	1 208	36	80	12,9	9
1931	3 086	90	728	24	79	⋆	*
1932	1 817	87	480	26	78	8,8	5
1933	2 605	90	515	20	80	⋆	*
1934	5 385	95	918	17	87	⋆	*
1936	6 443	95	⋆	⋆	⋆	9,3	⋆
1937	8 152	95	⋆	⋆	⋆	12,9	⋆
1938	7 499	96	⋆	⋆	⋆	12,0	⋆
1940	12 000	90	4 750	39	90	12,0	39
1941	12 000	⋆	5 827	48	85	12,0	48
1942	12 000	⋆	5 125	43	77	12,0	48
1943	12 000	⋆	3 348	28	74	12,0	28
1944	12 000	⋆	2 554	21	83	⋆	21
1948	1 400	96	⋆	⋆	⋆	⋆	⋆
1949	1 600	89	⋆	⋆	⋆	⋆	⋆
1950	3 514	85	310	9	50	8,5	4
1952	2 993	85	⋆	⋆	⋆	8,9	⋆
1953	3 425	79	696	20	52	9,0	8
1954	3 505	72	⋆	⋆	⋆	9,3	⋆
1955	2 899	69	⋆	⋆	⋆	10,2	⋆
1956	3 011	68	860	28	50	10,9	8
1957	2 778	⋆	⋆	⋆	⋆	11,8	⋆

Quellen

1. Zu Reihe (1):

- a) Aus: „Die Wirtschaft des Auslands von 1900—1927“. Einzelschrift der Statistik des Deutschen Reichs, Berlin 1928, die Jahre 1922, 1923, 1925—1927.
- b) Aus der unter 1 a angegebenen Quelle die Jahre 1925—1927.
Jahre 1901—1908, 1929—1931, 1933—1934 und 1950.
- c) Aus: „Statistik des Deutschen Reichs“, die Jahre 1909—1913.
- d) Aus der unter 1 e) angegebenen Quelle die Jahre 1950—1957.
- e) Aus: „Sechster Gesamtbericht über die Tätigkeit der Gemeinschaft“, Bd. II, 1958, EGKS, die Jahre 1952—1956.

2. Zu Reihe (3):

Jahresberichte der schweizerischen Handelsstatistik.

3. Zu Reihe (6):

- a) Aus: „Die TAT“, Zürich 11. 3. 1940, die Jahre 1913, 1932, 1936 und 1938.
- b) Aus der unter 1 a angegebenen Quelle die Jahre 1925—1927.
- c) Aus: „Neue Zürcher Zeitung“, Zürich 16. 10. 1940, die Jahre 1940—1945.
- d) Aus der unter 1 e angegebenen Quelle die Jahre 1950—1957.

wie vor primär aus Kohlentransporten; 1948 machten sie 96 % dieses Verkehrs aus, 1956 68 % (vgl. Tab. 9, Reihe 2). Auch der über die Schweiz abgewinkelte Teil dieses Handelsstroms besteht ungefähr zur Hälfte aus Kohle (Tab. 9, Reihe 5). Die Kohlentransitquote selbst, d. h. der Teil von den deutsch-italienischen Kohlensendungen, der durch die Schweiz transitierte, betrug im Durchschnitt der Jahre 1950, 1953 und 1956 19 % (Tab. 9, Reihe 4).

2. Eisen und Stahl

a) Der italienische Einfuhrbedarf an Eisen und Stahl

Italien besitzt nur sehr geringe Erzvorkommen. Allerdings spielte der Bergbau in Italien zu Beginn dieses Jahrhunderts in der Schwefel-, Marmor- und Quecksilbergewinnung eine nicht unbedeutende Rolle. Später trat auch in geringem Umfang die Gewinnung von Aluminium, Eisenerz und Kohle hinzu: Wurden 1900 noch drei Viertel des Eisenverbrauchs und ein Drittel des Stahlverbrauchs aus Importen gedeckt, so lag die Importquote 1926 für Eisen nur noch bei 20 % und für Stahl bei 12 - 15 %. Die Roheisenproduktion entwickelte sich von 25 000 Tonnen im Jahre 1900 auf 480 000 Tonnen im Jahre 1925, 664 000 Tonnen 1929 und 864 000 Tonnen im Jahre 1938. Im zweiten Weltkrieg wurden von den 14 italienischen Hochöfen zehn zerstört oder demontiert. Sie wurden nach dem Krieg wieder aufgebaut, und die Roheisenproduktion stieg erstaunlich schnell an: 1951 betrug sie bereits über eine Million Tonnen (s. Tab. S. 66).

Die italienische *Roheiseneinfuhr* betrug in den ersten 27 Jahren unseres Jahrhunderts jährlich etwa 150 000 - 300 000 Tonnen, diejenige von Eisen und Stahl 130 000 - 400 000 Tonnen. Die Schrotteinfuhr schwankte zu Beginn des Jahrhunderts zwischen 200 000 bis 400 000 Tonnen jährlich und erreichte 1925 mit 960 000 Tonnen ihr Maximum. Hauptlieferant für Schrott war zu jener Zeit Frankreich, für Gusseisen England; Deutschland lieferte ebenfalls Schrott, dagegen kaum Gusseisen. Um 1900 importierte Italien noch drei Viertel seines

Bedarfs an Gusseisen und Eisen und ein Drittel seines Bedarfs an Stahl; 1927 waren diese Quoten auf 20 % respektive 11 % zurückgefallen¹⁵. In erstaunlichem Masse stieg in diesen Jahrzehnten die italienische Stahlerzeugung. Die folgende Tabelle veranschaulicht die Entwicklung während der letzten Jahre. Dass die Produktion relativ langsam stieg, hat seine Erklärung darin, dass die meisten Hochöfen nach dem Krieg neu errichtet werden mussten.

Eisen- und Stahlproduktion Italiens¹⁶ (in Mio. t)

	1929	1938	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956
Roheisenproduktion	0,7	0,9	0,5	0,6	1,1	1,2	1,3	1,3		
Rohstahlproduktion	2,3	2,4	2,1	2,4	2,1	3,5	3,5	4,2	5,4	5,9
Walzwerkfertigerwaren			1,6	1,9	2,4	2,7	2,5	2,8		

Deutschland ist nicht die wichtigste Quelle für die italienische Einfuhr von Eisen- und Stahlerzeugnisse; an der gesamten italienischen Einfuhr aus dem EGKS-Raum in Höhe 422 000 Tonnen im Jahre 1956 war Deutschland nur mit 150 000 Tonnen beteiligt; während des gleichen Jahres bezifferten sich die italienischen Importe von deutschem Eisen auf 2,1 Mio. Tonnen.

b) Die Schweizer Transit deutscher Eisen- und Stahlexporte nach Italien

Im Gegensatz zu den Verhältnissen bei der Kohle ist der Anteil der durch die Schweiz geführten deutschen Eisen- und Stahlexporte nach Italien an den deutschen Gesamtexporten dieser Kategorie nach Italien nur geringen Schwankungen unterworfen gewesen; während unseres Betrachtungszeitraumes handelte es sich stets um eine zwischen zwei Dritteln und drei Vierteln liegende Quote (s. folgende Tabelle).

Eisen im Verkehr von Deutschland nach Italien

Jahr	Total Eisen ¹⁷ in 1000 t	In % des Exports Deutschl.→Ital.	Transit an Eisen Deutschl.→Ital. in 1000 t	Eisen- Transitquote in %	Eisen in % des Transits Deutschl.→Ital.
1909	317	29	196	*	*
1910	276	21	187	66	36
1911	285	19	203	71	34
1912	313	17	205	91	26
1913	309	17	209	70	24
1919—1924	durchschnittlich		31		4
1925	100	3	59	59	16
1926	257	5	131	51	20
1927	95	2	65	68	7
1928	155	3	122	79	10
1929	123	2	88	71	5
1930—1934	durchschnittlich		54		6
1950	340	8	197	58	31
1953	538	12	339	63	25
1956	711	16	445	63	26

Zum grossen Teil besteht dieser Verkehr aus Eisenerz und Roheisen. Italien bezog von Deutschland in der Regel nur geringe Mengen an Schrott: Von 1900 bis 1927 schwankte der Anteil des deutschen Schrotts an den gesamten Schrottimporten des Landes zwischen 1 % und 23 %. Mengenmässig betrug der jährliche Schrottimport aus Deutschland nie mehr als 70 000 Tonnen (Ausnahme: 150 000 im Jahre 1926), während in der gleichen Zeit aus Frankreich bis zu 600 000 Tonnen Schrott jährlich importiert wurden. In neuerer Zeit treten verstärkt die Vereinigten Staaten als Schrottlieferant auf, besteht in der ganzen Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl doch ein starker Schrottmangel.

Die Rubriken Kohle und Stahl repräsentieren zusammen mehr als drei Viertel des schweizerischen Transitverkehrs von Deutschland nach Italien.

3. Maschinen, Apparate, Instrumente und Fahrzeuge im Verkehr von Deutschland nach Italien

Es verbleiben vier weitere Posten, die mit grosser Regelmässigkeit am Schweizer Transit von Deutschland nach Italien teilnehmen. Hier sind vor allem verarbeitete Eisen- und Stahlerzeugnisse zu erwähnen. Während des Untersuchungszeitraumes (mit Ausnahme der Kriegszeiten) wurden jährlich 20 000 bis 40 000 Tonnen *Maschinen* von Deutschland durch die Schweiz transportiert. Wegen Verschiedenheiten in der sachlichen Abgrenzung zwischen der schweizerischen und der ausländischen Statistik können keine eindeutigen Vergleiche zwischen dem Export und Transit der vorliegenden Waren in der Richtung Deutschland - Italien durchgeführt werden. Immerhin schätzen wir den Anteil der durch die Schweiz transportierten Maschinen an der Summe der von Deutschland nach Italien exportierten Maschinen für 1950 auf 95 %, für 1953 auf 83 % und für 1956 auf 70 %. Der Seeweg wird bei Maschinen weniger verwendet als bei den Massengütern, die frachtkostenempfindlich sind. Der grösste Teil der deutschen Maschinenexporte nach Italien geht demgemäss über den Gotthard.

Fassen wir, wie das in der folgenden Tabelle geschehen ist, Maschinen, Apparate, Instrumente und Fahrzeuge als eine Warengruppe zusammen; wir erhalten für diese Gruppe sehr hohe Transitquoten, die aber statistisch überhöht sind, weil die ausländische Statistik die Exporte nicht vollständig erfasst und infolgedessen die vollständig erfassten Schweizer Transitmengen stärker ins Gewicht fallen; der Anteil dürfte in Wirklichkeit aber doch immerhin bei drei Vierteln bis vier Fünfteln liegen. Im Rahmen des Gesamttransits in dieser Richtung fallen die Mengen indessen kaum ins Gewicht, da die genannten Waren nur 3 - 7 % des

15 Die Wirtschaft des Auslands von 1900 - 1927, Berlin 1928, Einzelschriften der Statistik des Deutschen Reichs, Nr. 5, Reimar Hobbing Verlag.

16 Aus: 1929 und 1938: Neue Zürcherzeitung, Zürich 16. 11. 40; 1950 - 1956: Anlagen zum fünften Gesamtbericht über die Tätigkeit der Gemeinschaft, Montanunion, Luxemburg 1957.

17 *Quellennachweis*: 1909 - 1913: Statistik des Deutschen Reichs, a. a. O.; 1925 - 1929, 1950, 1953 und 1956: Statistisches Jahrbuch des Deutschen Reichs, a. a. O.

*Maschinen, Apparate, Instrumente und Fahrzeuge im Verkehr
von Deutschland nach Italien*

Jahr	Totaler Export an Maschinen etc. von Deutschl.→Ital. ¹⁸ in 1000 t	In % des Exports Deutschl.→Ital.	Transit an Maschinen etc. Deutschl.→Ital. in 1000 t	Maschinen etc. Transitquote Deutschl.→Ital. in %	Maschinen etc. in % des Transits Deutschl.→Ital.
1909	52	5	33	64	7
1910	48	3	37	77	7
1911	51	3,5	37	73	6
1912	45	2,5	38	84	5
1913	40	2	40	100	5
1930 ff. meist unter 1 %					
1950	19	0,5	19	100	3
1953	74	1,7	60	81	5
1956	80	1,8	66	83	4

Deutschland-Italien-Transits und meistens nur ein Prozent des Gesamthandels derselben Richtung ausmachen.

4. Chemikalien und Düngstoffe

Chemikalien und Düngstoffe sind die noch verbleibenden wichtigeren Waren-gattungen im Transittransport Deutschland-Italien. Von 1900 - 1914 und 1920 bis 1934 gelangten im Durchschnitt 25 000 Tonnen deutscher Chemikalien jährlich durch die Schweiz nach Italien. 1950 lag diese Ziffer noch bei 18 000 Tonnen, wuchs dann aber schnell an: 1953 waren es bereits 67 000 Tonnen und 1956 gar 116 000 Tonnen deutscher Chemikalien, die durch die Schweiz nach Italien gingen (s. folgende Tabelle).

Nimmt man zu den Chemikalien die Düngstoffe hinzu (in den ausländischen Statistiken den Chemikalien zugeordnet, da meistens Phosphate oder andere chemische Abfälle), die mengenmässig den Chemikalien ungefähr die Waage halten, so ergibt sich, dass vor dem ersten Weltkrieg jeweils ungefähr die Hälfte der von Deutschland nach Italien exportierten Mengen an Chemikalien und Düngstoffen durch die Schweiz transportiert wurde (durchschnittlich 56 000 Tonnen); in der Zeitspanne 1926 - 1931 lag dieser Anteil gar bei 65 % (57 000 Tonnen). In neuerer Zeit kennen wir die Zahlen nur für 1956 genau: Von den 147 000 Tonnen Chemikalien und Düngstoffen, die Deutschland nach Italien versandte, gingen 144 000 Tonnen (= 98 %) durch die Schweiz. Insgesamt ist diese Warenkategorie jedoch ein relativ unbedeutender Zweig des deutschen Handels mit Italien.

¹⁸ Quelle: 1909 - 1913: Statistik des Deutschen Reichs, a. a. O.; 1936 - 1938: Statistisches Handbuch von Deutschland, a. a. O.; 1929, 1930, 1950, 1953, 1956: Statistisches Jahrbuch des Deutschen Reichs, a. a. O.

Transport von Chemikalien von Deutschland nach Italien
(mit * inkl. Düngstoffe)

Jahr	Totaler Export von Deutschl.→Ital. an Chemikal. ¹⁹ in 1000 t	In % des Exports Deutschl.→Ital.	Transit an Chemikalien Deutschl.→Ital. in 1000 t	Chemikalien- Transitquote Deutschl.→Ital. in %	Chemikalien in % des Transits Deutschl.→Ital.
1909	77	7	26 (45*)	34 (53*)	5 (10*)
1910	100	8	28 (57*)	28 (57*)	6 (11*)
1911	118	8	29 (56*)	25 (47*)	5 (9*)
1912	134	7	31 (64*)	23 (48*)	4 (8*)
1913	100	5	35 (58*)	35 (58*)	4 (7*)
1925	39	1	22	56	6
1926	90	2	25 (55*)	28 (61*)	4 (8*)
1927	51	1	31 (48*)	61 (94*)	4 (5*)
1929	106	2	48 (78*)	45 (74*)	3 (5*)
1930	97 (140*)	2 (3*)	36 (60*)	37 (43*)	2 (4*)
1931	25	1	20	80	2
1932	20	1	17	85	3
1950	14	0	18 (19*)	—	3 (3*)
1953	37	1	67 (86*)	—	5 (6*)
1956	76 (147*)	1 (3*)	116 (144*)	— (98*)	7 (8*)

5. Zusammenfassung

Der Transitverkehr von Deutschland nach Italien ist für nahezu die Hälfte des gesamten schweizerischen Transitvolumens verantwortlich; wir wollen abschliessend einen Blick auf die gütermässige Zusammensetzung der deutschen Exporte nach Italien im allgemeinen und des davon im Transit spediten Teils im besonderen werfen.

Am gesamten Exportvolumen Deutschland - Italien war die Kohle im jährlichen Durchschnitt des Betrachtungszeitraums (wenn man die Zeit vor dem ersten Weltkrieg aus dieser Betrachtung ausklammert) mit rund 80 % beteiligt; am Exportvolumen im Transitverkehr erreichte sie einen solchen Anteil nur in der Zeit von 1922 - 1944 (s. Tab. 9, Reihe 5). Rechnet man die Eisentransporte noch zu dem Kohlentransit hinzu, so ergibt sich für diese Gütergruppe für den ganzen Betrachtungszeitraum ein Anteil von etwa 70 - 80 % am gesamten Jahrestransitverkehrs von Deutschland nach Italien. Am deutschen Gesamtexport nach Italien waren beide Gütergruppen jährlich im ersten Drittel dieses Jahrhunderts mit 60 - 70 %, später durchweg mit 90 % beteiligt. Die übrigen Güterkategorien (Chemikalien und hochwertige Metallerzeugnisse aller Art) haben eine stärkere Bedeutung im Rahmen der über die Schweiz geführten deutschen Exporte nach Italien als im Rahmen des deutschen Gesamtexportes nach Italien (s. Tabellen, Seiten 68 und 69).

¹⁹ *Quellenangabe:* 1909 - 1913: Statistik des Deutschen Reichs, 1913, a. a. O.; 1925 - 1931, 1950—1956: Statistisches Jahrbuch des Deutschen Reichs, a. a. O.; 1932: Statistisches Handbuch von Deutschland 1949, München, a. a. O.

Wie unsere Zahlen verdeutlichen, bezieht Italien in erster Linie Kohle und Eisen aus Deutschland; die Kohle hat jedoch in neuester Zeit im Transit zugunsten der Eisentransporte sowie der Transporte von Chemikalien und Düngstoffen an Bedeutung verloren. Von Veränderungen in der gütermässigen Zusammensetzung des durch die Schweiz transportierten deutschen Exports nach Italien kann jedoch nicht — wie dies bereits versucht worden ist²⁰ — auf Strukturveränderungen des gesamten italienischen Imports oder gar der italienischen Wirtschaft als solcher geschlossen werden.

Wenn die Schweiz somit stets eine wichtige Mittlerstellung in den zwischen Deutschland und Italien bestehenden Handelsbeziehungen eingenommen hat, so gilt dies nicht nur im Rahmen der deutschen Exporte nach Italien; auch in der umgekehrten Richtung findet seit Jahrzehnten ein reger Transitverkehr statt, dessen Betrachtung wir uns nun zuwenden wollen.

X. Der Warenverkehr von Italien nach Deutschland

1. Lebensmittel

a) Agrarprodukte als Hauptexportgüter Italiens

Die Bedeutung des Agrarsektors für die italienische Wirtschaft kommt darin zum Ausdruck, dass 42 % der erwerbstätigen Bevölkerung des Landes in diesem Sektor beschäftigt sind gegenüber 32 % in Industrie und Gewerbe²¹. Zum grossen Teil sind die Erzeugnisse der italienischen Landwirtschaft für den Export bestimmt, und hier ist Deutschland in Vergangenheit und Gegenwart im allgemeinen der Hauptabnehmer gewesen. Besonders in der Zeit vor dem zweiten Weltkrieg bestand zwischen den beiden Achsenmächten ein reger Handelsverkehr: Italien lieferte Nahrungsmittel in Form von Gemüse, Obst, Wein u. a. m. sowie Rohstoffe wie Hanf, Flachs, Schwefel und Quecksilber, während Deutschland Kohle, Eisen und Stahl und die Erzeugnisse der Maschinenindustrie nach Italien sandte. Diese wirtschaftliche Zusammenarbeit intensivierte sich noch während des Krieges, so dass im Jahre 1942 nahezu 80 % der italienischen Exporte für Deutschland bestimmt waren. Die Nachkriegszeit brachte einen Rückschlag in dieser Entwicklung, da viele italienische Agrarprodukte von den Abnehmern als non-essentials angesehen und infolgedessen nicht importiert wurden; erst 1949 überschritt der italienische Obstexport wieder den Vorkriegsstand, und der Gemüseexport erreichte diesen Stand erst wieder 1950.

²⁰ H. Dirlewanger, *Transitland par excellence*, a. a. O.

²¹ Strukturprobleme der italienischen Volkswirtschaft, in: Bericht des schweizerischen Bankvereins, 1954, Nr. 3.

b) Italienische Agrarprodukte im Schweizer Transit

Die Nahrungs- und Genussmittel waren am Volumen des gesamten italienischen Exports nach Deutschland in der Zeit von 1900 bis 1938 im jährlichen Durchschnitt mit 57 % beteiligt; seit 1950 ist dieser Anteil sogar auf zwei Drittel gestiegen. Vor dem Kriege wurde nur etwa ein Viertel der landwirtschaftlichen Exporte Italiens nach Deutschland über die Schweiz exportiert (1901 - 32: 24 %); nach dem Kriege stieg diese Transitquote von 27 % im Jahre 1950 auf 42 % in den Jahren 1953 und 1956 (vgl. Tab. 10, Reihe 4). Am gesamten, die Schweiz als Transitland benützenden Export Italiens nach Deutschland waren die Nahrungsmittel während der ersten drei Jahrzehnte dieses Jahrhunderts mit etwa 50 % und in den Jahren 1950, 1953 und 1956 zu etwa zwei Dritteln beteiligt. Die steigenden italienischen Nahrungsmittelausfuhren über die Schweiz nach Deutschland bewirkten auch ein Ansteigen des Anteils der insgesamt über die Schweiz speditierten italienischen Exporte nach Deutschland am Gesamtexport Italiens nach Deutschland: seit 1953 lag diese Quote in jedem Jahr auf über 40 %, vor dem zweiten Weltkrieg: 20 - 25 % (Tab. 3, S. —, Spalte 4).

Fragen wir uns nun, ob es gewisse Güterkategorien im italienischen Nahrungsmittellexport gibt, die ausschliesslich durch die Schweiz nach Deutschland gelangen, bzw. die den Transportweg durch die Schweiz meiden.

Die italienischen Lebensmittelexporte bestanden seit jeher zum grössten Teil aus Obst und Gemüse.

*Aufteilung der Agrarprodukte im Transit der Richtung Italien→Deutschland
in 1000 t*

	Früchte und Gemüse	Getreide	Getränke	Total
1913	60	0,3	3	73
1929	80	3	7	100
1930	112	5	5	133
1950	94	14	—	111
1953	190	54	20	271
1956	363	36	34	438

Gelangte von den *Obst- und Gemüseexporten* nach Deutschland im ersten Jahrzehnt dieses Jahrhunderts ein Drittel durch die Schweiz, so fiel dieser Anteil in den zwanziger Jahren auf ungefähr ein Fünftel; seit 1931 lag die Quote dann wieder bis zum Kriege bei einem Drittel, und neuerdings wächst sie erheblich an (1953: 36 %, 1956: 41 %).

Das *Getreide* hatte bis in die dreissiger Jahre hinein in unserem Zusammenhang kaum Bedeutung; in keinem Jahr lag der Export über 10 000 Tonnen. Erst in den fünfziger Jahren stieg der Getreideexport Italiens nach Deutschland auf jährlich 50 000 bis 60 000 Tonnen (1953 sogar 66 000 Tonnen); davon gingen 1950 23 %, 1953 67 % und 1956 75 % durch die Schweiz.

Der Export von *Getränken* nach Deutschland bezifferte sich ab Mitte der dreissiger Jahre auf jährlich etwa 50 000 Tonnen; 1956 lag er bei 75 000 Tonnen, von denen etwa die Hälfte durch die Schweiz ging. Es ist also grundsätzlich

Tabelle 10

Lebensmittel von Italien nach Deutschland

Jahre	Totaler Lebensmittel- Export Ital.→Deutschl. ²² in 1000 t (1)	Lebensmittel in % des Exports Ital.→Deutschl. (2)	Lebensmittel- Transitquote Ital.→Deutschl. in % (3)	Lebensmittel- Transit Ital.→Deutschl. in 1000 t (4)	Lebensmittel in % des Transits Ital.→Deutschl. (5)
1901	119	35	33	28	49
1902	139	40	36	26	51
1903	131	36	38	29	52
1904	123	31	30	27	42
1905	116	27	37	33	46
1906	85	*	26	31	33
1907	211	36	79	37	59
1908	162	31	32	20	41
1909	356	64	79	20	65
1910	303	58	56	12	68
1911	361	59	43	10	42
1912	322	53	26	7	30
1913	401	58	73	18	56
1920	115	37	13	13	25
1923	105	35	18	17	46
1924	365	62	55	15	39
1925	535	54	93	19	62
1926	450	53	90	19	64
1927	438	49	107	24	48
1928	382	39	98	24	45
1929	396	37	100	25	48
1930	466	48	133	32	61
1931	397	48	150	38	67
1932	406	62	132	33	74
1936	462	46	*	*	*
1937	539	52	*	*	*
1938	543	53	*	*	*
1950	416	55	111	27	60
1952	576	67	*	*	*
1953	654	77	271	42	78
1954	688	73	*	*	*
1955	898	65	*	*	*
1956	1054	65	438	42	62

festzuhalten, dass jede dieser Exportkategorien mit einem hohen Anteil über die Schweiz versandt wird, dass indessen für keine Warengruppe der Schweizer Transit den alleinigen Verkehrsweg darstellt. Schliesslich bleibt noch zu den aus den Tabellen ablesbaren starken Schwankungen des Volumens der italienischen Nahrungsmittelexporte zu sagen, dass sie auf jährliche Schwankungen des Ernte-

²² Quellen: 1901 - 1908, 1920, 1923 - 1927, 1929 - 1931, 1950 - 1956: Statistisches Jahrbuch des Deutschen Reichs, a. a. O.; 1928, 1932, 1936 - 1938: Statistisches Handbuch von Deutschland, a. a. O.; 1909 - 1913: Statistik des Deutschen Reichs, a. a. O.

ergebnisses sowohl im Liefer- wie im Abnehmerland zurückgehen und nur dem Trend — den wir aufzuzeigen versuchten — überlagert sind.

2. Textilprodukte

Innerhalb der italienischen Wirtschaft nimmt die Textilindustrie einen bedeutenden Platz ein; Mitte der zwanziger Jahre hatte diese Industrie, damals noch im Wachstum befindlich, bereits 151 000 Beschäftigte und reichte damit fast an die Beschäftigungszahl der gesamten mechanischen Industrie (640 000 Beschäftigte) heran. 1937 wurde ein Drittel der Textilproduktion exportiert; die Exporte bestanden vor allem aus Hanf, Kunstseide und Zellwolle²³, während die Rohseidenindustrie in den dreissiger Jahren unter der japanischen Konkurrenz zusammenbrach, erlebte die Kunstseidenindustrie ein starkes Wachstum; in den Jahren 1925 - 1927 hatte Italien einen Anteil von 17 % an der Weltproduktion von Kunstseide.

Der Export von Textilien, Stoffen und Gespinsten von Italien nach Deutschland

Jahre	Totaler Textilienexport Ital.→Deutschl. ²⁴ in 1000 t	Textilien in % des totalen Exports Ital.→Deutschl.	Transit an Textilien Ital.→Deutschl. in 1000 t	Textilien- Transitquote Ital.→Deutschl. in %	In % des Transits
1905	12	3	11	92	14
1906	15	3	10	67	13
1907	15	3	12	80	9
1908	13	3	12	92	15
1913	20	3	12	60	9
1920	13	4	11	85	21
1926	21	2	10	48	7
1927	36	4	31	86	14
1929	27	3	25	93	12
1950	18	2	16	89	9
1953	30	4	18	60	5
1956	30	2	20	67	3
1919—1934	durchschnittl. 16 000 t		1927—1934	durchschnittl. 13 %	

An Textilprodukten erhielt Deutschland während des Betrachtungszeitraumes jährlich zwischen 10 000 und 30 000 Tonnen von Italien, von denen der grösste Teil via Schweiz transportiert wurde (60 - 90 %, s. Tab.). Demgemäss lag der Anteil dieser Gütergruppe an den durch die Schweiz geführten italienischen Exporten nach Deutschland auch höher (über 10 %) als an den gesamten Exporten Italiens nach Deutschland (zwischen 3 % und 4 %).

²³ Aus der „Frankfurter Zeitung“, 30. 10. 1942.

²⁴ Aus dem Statistischen Jahrbuch des Deutschen Reichs, a. a. O.

3. Steine und Erden

Eine mengenmässig nicht unbedeutende Warengattung im italienischen Deutschland-Export bilden die Steine und Erden, von denen Italien zu Beginn dieses Jahrhunderts jährlich ungefähr 30 000 Tonnen und in den zwanziger Jahren zwischen 100 000 und 200 000 Tonnen nach Deutschland exportierte.

Steine und Erden im Verkehr Italien→Deutschland (Schweizer Zollposit. VIII)

Jahr	Totaler Export an Steinen und Erden ²⁵ Ital.→Deutschl. in 1000 t	Steine u. Erden in % des totalen Exports	Transit Steine u. Erden Ital.→Deutschl. in 1000 t	Transitquote für Steine u. Erden in %	Steine u. Erden in % des Transits
1902	26	7	8	31	11
1903	31	8	9	29	12
1904	34	9	8	24	11
1913	77	11	9	12	4
1920	9	3	6	67	12
1924	91	15	9	10	9
1925	213	21	22	10	15
1926	138	16	18	13	13
1927	137	15	31	23	14
1929	135	13	35	26	17
1930	99	10	30	30	14
1931	46	6	20	44	9
1932	50	8	16	32	9
1933	58	8	15	26	9
1950	36	5	9	25	5
1956	64	4	46	72	6

Durch die Schweiz gelangten in den Jahren 1924 - 1929 nur ein Fünftel bis ein Zehntel, in den übrigen Jahren ungefähr ein Drittel; am gesamten schweizerischen Transitvolumen derselben Richtung waren sie zwischen 1900 und 1906 sowie zwischen 1919 und 1934 mit 11 % beteiligt. Neuerdings ist diese Quote auf 6 % zurückgefallen (vgl. Tab.).

4. Chemikalien im Verkehr von Italien nach Deutschland

Bei den italienischen Exporten von Chemikalien nach Deutschland handelt es sich vornehmlich um Schwefelkies. Nur ein geringer Teil dieser Exporte wird über die Schweiz versandt; von den ersten Jahren dieses Jahrhunderts abgesehen, machte er kaum ein Fünftel aus (s. Tab.).

²⁵ Quelle: Statistisches Jahrbuch des Deutschen Reichs, a. a. O.

Chemikalien im Verkehr von Italien nach Deutschland
(mit * inkl. Dünger)

Jahr	Totaler Export an Chemikalien ²⁶ in 1000 t	In % des Exports Ital.→Deutschl.	Chemikalien- Transit in 1000 t	Chemikalien- Transitquote Ital.→Deutschl. in %	Chemikalien in % des Transits Ital.→Deutschl.
1902	31	9	7 (9*)	23 (29*)	10 (13*)
1903	39	11	9 (11*)	23 (28*)	12 (15*)
1904	39	10	9 (11*)	23 (28*)	13 (16*)
1911	57	9	9 (10*)	16 (18*)	10 (10*)
1912	55	9	8 (10*)	15 (18*)	10 (11*)
1913	67	10	9 (13*)	13 (19*)	7 (10*)
1920	39	12	4 (4*)	10 (10*)	19 (19*)
1927	9	1	0 (1*)	0 (11*)	0 (0*)
1928	54	5	5 (7*)	9 (13*)	2 (3*)
1929	46	4	5 (7*)	11 (15*)	2 (3*)
1930	17	2	2 (4*)	12 (24*)	1 (2*)
1931	46	6	7 (8*)	15 (17*)	3 (4*)
1932	30	5	2 (3*)	7 (10*)	1 (2*)
1933	62	9	2 (3*)	3 (5*)	1 (2*)
1950	*	*	2 (26*)	4 (44*)	1 (14*)
1953	*	*	5 (7*)	* ²⁷	1 (2*)
1956	*	*	43 (49*)	*	6 (7*)

Da sich in der schweizerischen und ausländischen Statistik die Kategorien Kunstdünger (schweiz. Zollkategorie II C), mineralische Stoffe (Zollkat. VIII) und die eigentlichen Chemikalien (Zollkat. XIV) überschneiden, mussten wir uns mit groben Schätzungen begnügen. Die Schweiz scheidet innerhalb der Kategorie VIII nicht die Brennstoffe, die zu Verbrennungszwecken dienen, von den mineralischen Stoffen, die zur Weiterverarbeitung (Destillation, Mischung etc.) bestimmt sind und somit nur chemische Vorerzeugnisse darstellen (als welche sie in der deutschen Statistik figurieren). Andererseits kennt die schweizerische Statistik keine Rubrik für Kunstdünger, sondern sie reiht diese unter den chemischen Halbwaren ein. Aus diesem Grund muss man zum Zweck einer genauen Schätzung die Dünger (Zollkat. II C) (die ja zum kleinsten Teil aus Knochen und Dünglumpen, im übrigen aber aus Thomasphosphaten, Chlorkalcium und andern Kunstdüngern bestehen) den Chemikalien (Zollkat. XIV) zurechnen (in obiger Tabelle mit * versehen).

Bei ihrer geringen Bedeutung im Rahmen des gesamten italienischen Exportvolumens nach Deutschland hatten die Chemikalien kaum einen Einfluss auf die Höhe der für diese Richtung insgesamt geltenden durchschnittlichen Transitquote.

²⁶ Quellen: 1911 - 1913: Statistik des Deutschen Reichs, a. a. O.; übrige Jahre: Statistisches Jahrbuch des Deutschen Reichs, a. a. O.

²⁷ Die Ziffern der 50er Jahre lassen keine Schätzungen zu, da die Beziehungszahlen (Exportziffern) zum Teil kleiner sind als ihre Teilzahlen (Transitziffern).

5. Eisenerzeugnisse und Eisenerze im Verkehr von Italien nach Deutschland

In stark wechselndem Masse sind die Gruppen Eisenerze und Metallaschen (ausl. Statistik) und die Zollkategorien XI A (Eisen, roh und verarbeitet, Halb- und Fertigwaren: Transitstatistik) am Verkehr Italien - Deutschland beteiligt. Ende der 20er Jahre machten die italienischen Eisenexporte nach Deutschland gerade ein Drittel des gesamten Italien-Deutschland-Verkehrs aus; am Schweizer Transit nahmen sie nicht teil (s. Tab.).

Eisenerzeugnisse und Eisenerze im Verkehr von Italien nach Deutschland

Jahr	Totaler Export an Eisen von Ital.→Deutschl. ²⁸ in 1000 t	Eisen in % des Exports Ital.→Deutschl.	Transit an Eisen Ital.→Deutschl. Transits	Eisen- Transitquote in %	Eisen in % des Transits Ital.→Deutschl.
1913	20	3	3	15	2
1925	61	6	0	0	0
1926	81	9	0	0	0
1928	87	9	1	1	0
1929	352	33	1	0	0
1930	292	30	1	0	0
1931	216	26	1	0	0
1932	113	17	1	1	0
1950	120	16	2	2	1
1952	216	*	*	*	*
1953	61	7	16	26	5
1955	75	*	*	*	*
1956	123	8	38	31	5

Auch in jüngster Zeit ist der über die Schweiz geführte Teil des italienischen Eisenexportes nach Deutschland relativ unbedeutend geblieben.

6. Futtermittel im Verkehr von Italien nach Deutschland

Die Futtermittel, die wir als letzte Warenkategorie nennen wollen, nahmen am Verkehr Italien - Deutschland durchschnittlich mit 5 % teil; ihr Umfang war etwa doppelt so gross wie der der Textilprodukte. Die Transitquote der Futtermittel scheint mit wenigen Ausnahmen (Mitte der zwanziger Jahre) durchweg wesentlich höher als die durchschnittliche Transitquote gelegen zu haben (30 bis 40 %). In den letzten Jahren scheint die Bedeutung der Futtermittel für diesen Verkehr wesentlich nachgelassen zu haben.

²⁸ Quelle: Statistisches Jahrbuch des Deutschen Reichs, a. a. O.

Futtermittel im Verkehr von Italien nach Deutschland
(Zollposition IV)

Jahr	Totaler Export an Futter ²⁹ in 1000 t	Futter in % des Exports	Transit an Futter in 1000 t	Futter- Transitquote in %	Futter in % des Transits
1907	31	5	10	32	8
1908	29	6	9	31	12
1913	31	4	9	29	7
1920	24 *	7	4	17	8
1925	28	3	3	11	2
1926	19	2	2	10	5
1927	87	10	27	31	12
1928	89	9	40	45	18
1929	59	5	22	37	10
1950	*	*	1 (reine Futter- mittel)	*	0
1953	*	*	1	*	0
1956	*	*	14	*	2

7. Zusammenfassung

Wir haben gesehen, dass die beiden Richtungen im Verkehr zwischen dem betrachteten Länderpaar einen sehr unterschiedlichen Umfang haben. Der Verkehr von Italien nach Deutschland repräsentiert im Durchschnitt der Jahre 1900 bis 1934 sowie 1950, 1953 und 1956 nur 8 % des gesamten Schweizer Transitverkehrs, während die umgekehrte Richtung einen Anteil von 45 % darstellte. Was die Transitquoten in diesem Verkehr angeht, so zeigte es sich, dass in den Transporten von Italien nach Deutschland die Höhe der Transitquote primär durch den Umfang der Nahrungsmitteltransporte durch die Schweiz bestimmt wird, da diese den Hauptposten in der italienischen Ausfuhr nach Deutschland darstellen. Von geringerer Bedeutung sind die Exporte von Steinen und Erden, Futtermitteln, Textilprodukten und Chemikalien; selbst wenn sie, wie die Textilprodukte, vorwiegend durch die Schweiz nach Deutschland transportiert werden, so ist insgesamt ihr Umfang doch zu gering, als dass sie einen bemerkenswerten Einfluss auf die Höhe der durchschnittlichen Transitquote des italienischen Deutschland-Exports ausüben vermöchten. Über die Schweiz wurden keine italienischen Eisenerzeugnisse nach Deutschland exportiert.

XI. Der übrige Verkehr

1. Der Verkehr zwischen Frankreich und Österreich

Durch die Schweiz wurde teilweise ein nicht geringer Teil des Verkehrs zwischen Frankreich und Österreich transportiert (von allen Waren zwischen 20 und 40 %); doch zeichnet sich dieser Verkehr seinerseits nicht durch ein hohes

²⁹ Quelle: Statistisches Jahrbuch des Deutschen Reichs, a. a. O.

Volumen aus — Frankreich partizipiert am gesamten österreichischen Aussenhandel nur mit 2 - 5 %. Um einen genaueren Überblick über die hier geltenden Grössenordnungen zu erhalten, wählen wir als Stichjahre 1913, 1929, 1930, 1950, 1953 und 1956 aus.

Der Warenverkehr der *Richtung Österreich - Frankreich* gliedert sich in die folgenden fünf Hauptgruppen: *Holz* (in neuerer Zeit nur noch zu einem Drittel durch die Schweiz verfrachtet), *Papier*, Papiermaterial, Zellulose und vor allem Karton etc. (zum grössten Teil im Transit durch die Schweiz geführt), sowie *Arbeiten aus Stein*, vor allem Keramik (die zu einem von Jahr zu Jahr schwankenden Teil durch die Schweiz transportiert wurden). Über die Transporte österreichischer *Chemikalien* durch die Schweiz nach Frankreich geben die Statistiken einen wenig verlässlichen und nur lückenhaften Aufschluss; auf jeden Fall scheint es sich hier um stark schwankende und normalerweise nicht sonderlich ins Gewicht fallende Mengen zu handeln. Der Rest der österreichischen Warensendungen besteht aus Lebensmitteln, Fellen und Häuten, Glas, Metallwaren und Düngemitteln (1949 und 1950 neben den Chemikalien die wichtigste Warengattung im vorliegenden Verkehr).

Warenverkehr der Richtung Österreich→Frankreich

Holz

Jahr	Total Holz ³⁰ in 1000 t	In % des totalen Exports Österr.→Frankr.	Holztransit in 1000 t	Holz- Transitquote in %
1913	91	42	25	28
1929	254	88	85	34
1930	237	87	103	43
1950	0,9	1	0,8	85
1953	97	56	10	10
1956	104	29	11	11

Papier

Jahr	Total Papier ³⁰ in 1000 t	In % des Exports Österr.→Frankr.	Papiertransit in 1000 t	Papier- Transitquote in %
1913	27	13	20	75
1929	17	6	20	—
1930	20	7	24	—
1950	14	21	12	85
1953	10	6	6	60
1956	198	54	17	9

³⁰ Quellen: 1913, 1929, 1930, 1953: Tableau général du commerce extérieur de la France, Paris; 1949, 1950, 1956: Statistique mensuelle du commerce extérieur de la France.

Steine und Erden

Jahr	Total an Steinen und Erden ³⁰ in 1000 t	In % des Exports Österr.→Frankr.	Transit an Steinen und Erden in 1000 t	In % des Exports
1913	18	8	5	25
1929	7	2	4	56
1930	6	2	5	84
1950	—	—	—	—
1953	16	9	14	25
1956	17	5	4	84

Arbeiten aus Stein (v. a. Keramik)

Jahr	Total ³⁰ in 1000 t	In % des Exports Österr.→Frankr.	Transit in 1000 t	In % des Exports
1929	11	4	2	2
1953	37	21	4	12
1956	49	13	42	85

Der Verkehr von *Frankreich nach Österreich* hat lange Zeit nur einen Bruchteil desjenigen in der umgekehrten Richtung betragen; in neuerer Zeit hat er den letzteren jedoch bei weitem überflügelt — 1955 hatte er bereits einen Umfang von 558 000 t erreicht, während der Gegenverkehr noch bei 200 000 t lag. Die beiden wichtigsten Warengattungen sind *Brennstoffe*, die etwa die Hälfte bis drei Viertel des gesamten Warenstroms darstellen und die *Düngstoffe*. Die Transitquote beider Güterarten war während des ganzen Betrachtungszeitraumes starken Schwankungen unterworfen. Die französischen Exporte von *Chemikalien* nach Österreich, die in neuester Zeit an Bedeutung gewonnen haben, wurden praktisch ausschliesslich durch die Schweiz transportiert (1949 14 000 t, 1950 18 000 t, 1953 22 000 t und 1956 34 000 t). In geringerem Umfang (weniger als 10 000 t pro Jahr) nahmen auch *Eisenprodukte* an dieser Verkehrsrichtung teil; von den gesamten französischen Exporten von Eisenwaren nach Österreich gingen in den zurückliegenden Jahren zwischen 55 % und 75 % durch die Schweiz. Die übrigen Gütertransporte (Lebensmittel, Maschinen, Apparate, Autos, Glaswaren, Steine und Erden, Textilien und Holz) besitzen nur geringe Bedeutung.

Düngstoffe im Verkehr Frankreich→Österreich

Jahr	Total Düngstoffe Frankr.→Österr. ³⁰ in 1000 t	In % des totalen Exports Frankr.→Österr.	Düngstoffe durch die Schweiz in 1000 t	In % Transitquote	In % des Transits
1913	0	0	0	0	0
1929	25	54	5	20	*
1930	19	30	4	21	11
1949	94	45	*	*	*
1950	97	52	39	40	42
1953	41	10	28	68	27
1956	114	30	109	96	57

Brennstoffe im Verkehr Frankreich→Österreich

Jahr	Total ³⁰ in 1000 t	In % des Verkehrs Frankr.→Österr.	Durch die Schweiz in 1000 t	In % Transitquote	In % des Transits
1930	33	53	23	70	60
1949	109	52	*	*	*
1950	120	65	27	22	29
1953	321	80	27	8	26
1956	180	49	35	19	18

Insgesamt gesehen nimmt die Schweiz eine nicht sehr ausgeprägte Mittelstellung für einen Gütertausch zwischen zwei Ländern ein, für die auch dieser Gütertausch ohne sonderliche Bedeutung ist.

2. Der Verkehr zwischen Frankreich und Italien

Der Verkehr zwischen Frankreich und Italien ist keiner genauen Untersuchung zugänglich, da in den Jahresberichten der schweizerischen Handelsstatistik die Richtungen Frankreich - Italien und Italien - Frankreich nie gesondert ausgewiesen sind, sondern in der Rubrik „alle übrigen Länder mit Italien“ aufgeführt werden. Auffällig sind die grossen Kohle- und Eisenmengen im ausserdeutschen Transit nach Italien zwischen 1925 und 1934; der Anstieg dieser Mengen wird aber zum Teil aus der statistischen Zuordnung des von der Saar ausgehenden Verkehrs zu Frankreich erklärt werden müssen. Die jährlichen Spitzenvolumina lagen für die Kohle bei über einer Million Tonnen (1927), für das Eisen bei 666 000 Tonnen (1925).

Für die jüngste Vergangenheit geben die verfügbaren Statistiken etwas besseren Aufschluss. Die Transitmengen an *Düngern* und *Chemikalien von Frankreich nach Italien* betrugen 1950 8 000 t, 1953 47 000 t und 1956 79 000 t. Der französische Export derselben Güter nach Italien betrug 1950 57 000 t (davon 15 % durch die Schweiz) und 1953 180 000 t (davon 25 % durch die Schweiz). In den dreissiger Jahren hatten die Jahresvolumina dagegen nur um 30 000 t herum gelegen.

Ein wesentlicher Teil der nach Italien verfrachteten französischen *Kohle* (inkl. Saarkohle) passierte die Schweiz ³¹:

1950 gingen von 512 000 t 129 000 t (25 %) durch die Schweiz,
 1953 gingen von 417 000 t 60 000 t (14 %) durch die Schweiz,
 1956 gingen von 233 000 t 33 000 t (14 %) durch die Schweiz.

Von den gesamten französischen Ausfuhren an *Eisen- und Stahlerzeugnissen* nach Italien gingen durch die Schweiz ³¹:

³¹ *Quellen:* 1950: Commercio estero e turismo, a. a. O., 1951, S. 113 f.; 1953 und 1956: Anlagen zum 5. Gesamtbericht, Luxemburg 1957, a. a. O.

1950 von 191 000 t 49 000 t (25 %),
 1953 von 253 000 t 123 000 t (50 %),
 1956 von 174 000 t 86 000 t (50 %).

Von den französischen Exporten an *mineralischen*, unbrennbaren Stoffen wird das Schweizer Verkehrsnetz nicht benützt; da auch alle anderen Güterarten in diesem Verkehr nur gering vertreten sind, sind die Kohle- und Stahltransporte für den Verkehrsumfang der betrachteten Richtung bestimmend.

Der Verkehr von Italien nach Frankreich beträgt nur einen Bruchteil des Gegenstromes. Die wichtigsten Warengruppen sind *Lebensmittel* und *Chemikalien*; die jährlichen Transporte überschritten in diesen Güterklassen in den sechs untersuchten Jahren (1932, 1934, 1935, 1950, 1953 und 1956) mehrfach die 100 000-t-Grenze. Sie wurden jedoch nur zu einem verschwindend geringen Teil durch die Schweiz geführt.

3. Der Güterverkehr zwischen Belgien und Italien

Auch für den Verkehr von Belgien und Italien fehlen auf Schweizer Seite Statistiken über weiter zurückliegende Jahre; wir beschränken uns deshalb auf eine Betrachtung der in der jüngsten Vergangenheit bestehenden Verhältnisse. In dem von *Italien nach Belgien* gehenden Verkehr stehen die *Nahrungs- und Genussmittel* im Vordergrund; volumenmässig machten sie 1950 und 1953 die Hälfte und 1956 ein Drittel des gesamten Exports derselben Richtung aus. Wie die folgende Tabelle zeigt, wurden diese Transporte in hohem Masse durch die Schweiz geführt³²:

1950 69 000 t, davon 65 000 t (94 %) durch die Schweiz,
 1953 58 000 t, davon 56 000 t (97 %) durch die Schweiz,
 1956 42 000 t, davon 27 000 t (64 %) durch die Schweiz.

Auch die italienischen Exporte von Textilien (1950, 1953 und 1956 3000 bis 5000 t), von Erzen (1950 25 000 t) und von Gusseisen (1950 4000 t) nach Belgien gingen grösstenteils über die Schweiz. Insgesamt wurden in den Jahren 1948 bis 1956 drei Viertel der Exporte Italiens nach Belgien im Schweizer Transit versandt.

An den ungefähr zehnmal so grossen Transportmengen der *Gegenrichtung* (der Belgien-Italien-Transit partizipiert während des laufenden Jahrzehnts wie der Frankreich-Österreich-Transit mit 5-8 % am gesamten schweizerischen Transit) sind hauptsächlich die Transporte von *Kohle und Gusseisen* und seit 1953 in beträchtlichem Masse (über 100 000 t) auch die *Steine und Erden* beteiligt. Über Umfang und Transitquoten unterrichtet folgende Tabelle:

³² Quelle: Bulletin mensuel du commerce extérieur de l'Union Economique Belgo-Luxembourgeoise.

Wichtigste Waren im Güterverkehr Belgien→Italien ³³

Von den gesamten belgischen Transporten an *Mineralischen Brennstoffen* nach Italien gingen durch die Schweiz:

1950	von	1 113 000 t	10 000 t (1 %),
1953	von	827 000 t	24 000 t (4 %),
1956	von	96 000 t	7 000 t (7 %).

Von den Ausfuhren an *Gusseisen* gingen durch die Schweiz:

1950	von	175 000 t	29 000 t (17 %),
1953	von	156 000 t	85 000 t (54 %),
1956	— ³⁴	105 000 t	(100%?).

Von den Ausfuhren an *Steinen und Erden* transitierte die Schweiz:

1950	von	15 000 t	10 000 t (67 %),
1953	von	132 000 t	9 000 t (7 %),
1956	von	108 000 t	12 000 t (11 %).

Die Abnahme der belgischen Kohlenexporte nach Italien hat in neuerer Zeit die Transitquote des belgisch-italienischen Verkehrs steigen lassen, fielen doch damit Exporte aus der Gesamtsumme aus, die kaum durch die Schweiz (sondern auf dem Seewege) transportiert werden. Wenn man zur Berechnung der durchschnittlich im belgischen Italien-Export erreichten Transitquote die Kohlentransporte ausschaltet, so zeigt sich, dass sich im übrigen von Belgien nach Italien gerichteten Verkehr während der letzten Jahre die Transitquote nicht eindeutig verändert hat (1950 39 %, 1953 53 % und 1956 56 %). Schliessen wir mit der Kohle auch die kaum durch die Schweiz transportierten Steine und Erden aus, so erhalten wir eine Transitquote um annähernd $\frac{3}{4}$ (mit Ausnahme von 1950, als von den hohen belgischen Eisentransporten nach Italien nur der geringe Teil von 17 % durch die Schweiz ging).

Die untenstehende Tabelle zeigt die künstliche Aufblähung der durchschnittlichen Transitquote durch die anteilmässige Abnahme der Kohle im Belgien-Italien-Export (die Reihe des prozentualen Anteils der Kohle am gesamten Export von Belgien nach Italien korreliert nach Spearman mit der Ziffernreihe der durchschnittlichen Transitquote mit — 0,9).

Kohlenverkehr und durchschnittliche Transitquote des belgisch-italienischen Güterverkehrs

Jahr	Export von Belg.→Ital. ³⁵ in 1000 t	Kohle von Belg.→Ital. ³⁵ in 1000 t	Kohle in % des Totals	Durchschnittl. Transitquote (Tab. 6, S. 44, 45) in %
1950	1 403	1 113	79	9
1952	914	681	75	22
1953	1 245	839	67	19
1954	974	576	59	22
1955	641	185	29	35
1956	473	98	21	46

³³ Quelle: Bulletin mensuel . . . , a. a. O.

³⁴ In der belgischen Statistik sind nur 93 000 t im Export angegeben.

4. Der Güterverkehr zwischen England und Italien

Die englischen Statistiken enthalten leider keine zusammenfassenden Gewichtsangaben für den Aussenhandel. Wir haben deshalb weiter oben den Verkehr zwischen England und Italien nicht im einzelnen untersuchen können, sondern mussten uns mit einer Analyse der im Schweizer Transit geführten englischen Exporte nach Italien begnügen; die einzigen zugänglichen Zahlen stammen aus der Dissertation Leuzinger³⁶: 1929 gelangten von den gesamten englischen Exporten nach Italien (1,84 Mio. t) 1 % (18 000 t) und von den totalen englischen Importen aus Italien (420 000 t) 4 % (16 000 t) durch die Schweiz. Da diese wenigen Ziffern keine Untersuchung der vergangenen Jahrzehnte zulassen, wenden wir uns den fünfziger Jahren zu:

Unter beiden Richtungen weist der Transitverkehr von *Italien nach England* die grösseren Mengen auf als der Gegenverkehr. Im italienischen Export nach England sind hauptsächlich die *Nahrungsmittel* zu erwähnen. Die folgende Tabelle gibt Aufschluss über Zusammensetzung und Grössenordnung des Güterverkehrs und -transits von Italien nach England:

*Die wichtigsten Waren im Verkehr von Italien nach England*³⁷

		Total in 1000 t	Transit in 1000 t	In %
1950	Lebensmittel total	235	138	54
	davon: Kartoffeln	17	17	100
	Früchte aller Art	115	68	59
	Gemüse und Konserven	110	46	42
	Tot. Ital.→Grossbrit.-Transit		160	
1953	Lebensmittel	183	105	57
	davon: Kartoffeln	21	15	72
	Früchte aller Art	86	78	91
	Gemüse und Konserven	57	8	14
	Totaler Transit		114	
1956	Lebensmittel	228	130	57
	davon: Kartoffeln	25	25	100
	Früchte aller Art	96	80	83
	Gemüse und Konserven	91	17	19
	Totaler Transit		152	

³⁵ *Quellen*: 1950: Bulletin mensuel . . . , a. a. O.; 1952 - 1956: Anlagen zum 5. Gesamtbericht der Montanunion, Luxemburg 1957, a. a. O.

³⁶ Dissertation Leuzinger, a. a. O.

³⁷ *Quelle*: The Trade of U. K. (with the Commonwealth Countries and Foreign Countries), Tome IV, 1950, 1953 und 1956.

Die Transitquote für Gemüse und Konserven liegt deshalb so niedrig, weil in dieser Warengruppe die grossen Tomatensendungen enthalten sind, die auf dem Seewege nach England gehen (1950 73 000 t, 1953 51 000 t und 1956 83 000 t).

Insgesamt beträgt der Anteil der über die Schweiz versandten italienischen Exporte nach England an den gesamten italienischen England-Exporten gegenwärtig etwa 50 %.

Von England nach Italien werden im wesentlichen Kohlen exportiert; diese Transporte bedienen sich indessen nicht des schweizerischen Verkehrsnetzes. Insgesamt war die jährliche Transitmenge in dieser Richtung in den vergangenen Jahren nie höher als 40 000 t.

5. Der Güterverkehr zwischen Deutschland und Frankreich

Wir haben schon bei unserer Betrachtung der Transitquoten für die einzelnen Richtungen festgestellt, dass der Güterverkehr zwischen Deutschland und Frankreich kaum die Schweiz berührt; wir werden deshalb von einer genauen Untersuchung der gütermässigen Zusammensetzung dieses Verkehrs absehen und lediglich tabellarisch die wichtigsten Gütergruppen im Transit dieser Richtungen für drei Jahre anführen:

	Frankreich→Deutschland		Deutschland→Frankreich	
1929	Mineralische Stoffe	6 700 t	Holz	2 400 t
	Früchte und Gemüse	3 700 t	Maschinen	3 700 t
1950	Lebensmittel	2 275 t	Holz	1 007 t
1956	Holz	1 244 t	Holz	1 388 t
	Chemikalien	803 t	Chemikalien	988 t
	Lebensmittel	3 495 t		
	Waren aus Steinen u. Erden	3 062 t	Waren aus Steinen u. Erden	942 t
	Eisen (Halb- u. Fertigw.)	1 124 t		

Vierter Teil

SCHLUSS

XII. Erklärungen zum Umfang des schweizerischen Transits

Wir haben gesehen, dass das schweizerische Verkehrsnetz für die verschiedenen europäischen Länder von ganz unterschiedlicher Bedeutung ist. Die grösste Bedeutung hat die Transitmöglichkeit durch die Schweiz zweifellos für Italien in dessen Aussenhandel mit Deutschland; Deutschland versendet hingegen einen sehr viel geringeren Teil seiner Exporte durch die Schweiz, doch hat der Verkehr durch die Schweiz auch für dieses Land noch einige Bedeutung. Im Rahmen des Gesamtaussenhandels der übrigen europäischen Länder fällt dagegen der über die Schweiz versandte Teil kaum ins Gewicht.

A. Ursprungs- und Bestimmungsorte der Waren

Über das Woher und Wohin der einzelnen Transitsendungen durch die Schweiz liegen keine statistischen Aufzeichnungen vor. Lediglich von der SBB erhielten wir mündlich einigen Aufschluss über diese Frage. Demnach gehen *Früchte und Gemüse* aus allen Gegenden Italiens in Güterzügen nach Norden, ehe der endgültige Bestimmungsort der Transporte feststeht. Wenn sie, in Bologna angekommen, nicht über den Brenner nach München gerufen werden, so werden sie nach Chiasso dirigiert. Während der Transport noch läuft, werden die Waren durch Makler und Transithandelsfirmen weitergeleitet. Es ist diese Unbestimmtheit der Absatzwege, die für die oben festgestellten Schwankungen im Transit bestimmter Richtungen und Warensendungen primär verantwortlich ist. Überdies sind Umfang und Richtung der Agrarexporte Italiens abhängig von den von Jahr zu Jahr schwankenden Erntemengen in Italien und Deutschland sowie den übrigen Abnehmerländern für italienische Agrarerzeugnisse. Alle diese Faktoren bewirken, dass der von Italien ausgehende Transitverkehr über die Schweiz recht unstabil ist.

Völlig andersgeartete Verhältnisse herrschen bei den *Kohlentransporten* von Deutschland nach Italien vor. Hier werden oft lange Zeit im voraus Kaufverträge abgeschlossen, und die Richtung der Transporte steht genau fest. Zum überwiegenden Teil stammen die über die Schweiz nach Italien gesandten deutschen Exporte aus dem Ruhrgebiet; dieses gilt vor allem für die Kohle, für Eisenwaren und Chemikalien.

Über die Herkunft und Bestimmung der übrigen Waren können mangels Unterlagen (Frachtbriefe etc.) keine exakten Angaben gemacht werden.

a) Konkurrenz der Bahnen

Die Unbeständigkeit des Volumens der Warentransporte durch die Schweiz ist nicht nur durch den Wechsel der Ursprungs- und Bestimmungsorte, sondern auch durch die Rivalität der verschiedenen nationalen Bahnen bedingt. Die internationalen Tarifverbände versuchen zwar, durch die Aufstellung bestimmter transportpolitischer Grundsätze — wie der nachfolgend zitierte — das Ausbrechen ruinöser Konkurrenzkämpfe zwischen den Eisenbahngesellschaften zu verhindern: „Die Tarife sollen über den kürzesten Weg gebildet werden unter möglichster Berücksichtigung der über andere Wege sich ergebenden niedrigsten Frachtsätze“¹. Diese Maximen haben indessen nicht verhindern können, dass ein verwickeltes System der Verbandstarifizierung entstanden ist, da jede Bahn den Verkehr durch alle möglichen Zugeständnisse an sich zu ziehen versucht.

Was die für die Schweizer Bahnen so wichtigen italienischen Lebensmittelexporte nach den europäischen Ländern angeht, so bilden nicht der Seeweg, sondern vielmehr die ausländischen Eisenbahnen den Hauptwidersacher der SBB im Konkurrenzangebot der Transportleistungen, wobei zum Teil allerdings bestimmte Eigenarten der Warenmärkte, die nicht in der Konkurrenz der Verkehrsträger begründet sind, eine entscheidende Rolle spielen. Es wurde schon erwähnt, dass München der ausländische Hauptumschlagsplatz für italienische Agrarprodukte ist; für die Transporte von Italien nach München würde der Weg über die Schweiz jedoch einen Umweg darstellen. Da München aber auch weiter im Westen gelegene Gebiete, wie etwa Frankfurt, und selbst ausserdeutsche Nachfragezentren, wie etwa Schweden, mit den italienischen Agrarprodukten beliefert, entgeht dem Schweizer Transit auch ein Verkehrsaufkommen, dessen geographische Bestimmung an sich einen Transport durch die Schweiz nahelegen würde. Wenn trotzdem das Transittransportvolumen der Gotthardbahn dasjenige der Brennerbahn seit 1957 überflügelt (vor dem zweiten Weltkrieg stand das Verhältnis Brenner - Gotthard $\frac{3}{4}$ zu $\frac{1}{4}$), so ist dieser Erfolg sowie überhaupt „die starke Stellung unserer Bahnen im Transitverkehr neben den betriebsorganisatorischen Anstrengungen für kürzeste Durchlaufzeiten und rasche Zollbehandlung sowie neben einer kommerziellen Tarifpolitik nicht zuletzt auch der Aktivität des schweizerischen Speditionsgewerbes zuzuschreiben, das über die neuesten Errungenschaften der Nachrichtenübermittlung und einen wirksamen Werbeapparat in der ganzen Welt verfügt“².

b) Konkurrenz der Schiffstransporte

Der Schiffstransport eignet sich am besten für Massengüter, die keinem raschen Verfall ausgesetzt sind. Für diese Güter stellt das Schiff, sofern die geo-

¹ Statistica annuale del commercio del estero 1955.

² H. Dirlwanger, Transitland par excellence, a. a. O.

graphischen Voraussetzungen günstig sind (keine allzugrossen Umwege etc.), ein wirtschaftlicheres Transportmittel als die Bahn dar, und so kommt es denn auch, dass diese Güter zum grossen Teil den Bahntransit durch die Schweiz meiden. Die nach Italien gesandte deutsche Kohle benützt beispielshalber zwei Transportwege: entweder gelangt sie auf dem Rhein nach Basel und von dort mit der Bahn im Transit durch die Schweiz nach Italien, oder aber sie geht auf dem Rhein nach Rotterdam, um von dort mit dem Schiff nach den italienischen Häfen transportiert zu werden³. Hingegen werden leicht verderbliche Waren wie Frischgemüse (vor allem Salat) niemals per Schiff verfrachtet, sondern mit der Bahn transportiert. Bei diesen Gütern ist also eine Konkurrenz zwischen dem Seewege und dem Bahntransit über die Schweiz ausgeschlossen.

Bedauerlicherweise lassen die allgemeinen Hafenstatistiken nicht erkennen, ein wie grosser Teil des Aussenhandels einzelner Länder auf dem Seewege abgewickelt wird. Immerhin wissen wir⁴, dass ein beträchtlicher Teil des deutsch-italienischen Verkehrs über See geht. Von Italien wurden *nach Hamburg* vor allem die folgenden Güter versandt: Mandeln, Zitronen, Nüsse, Reis, Marmor, Schwefel, Orangen, Tücher, Olivenöl, Asphalt, Früchte aller Art, Wein und Konserven, umgekehrt gehen *von Hamburg* nach Italien: Maschinen, Eisenerzeugnisse aller Art, Metalle aller Art, Fahrzeuge, Dünger, Fischöl, Felle, Trinkwaren usw. Genaue Angaben über den Schiffsverkehr mit Italien fanden wir nur in einer italienischen Statistik⁵.

Deutscher und französischer Schiffsverkehr mit Italien
(in 1000 t)

	1913	1927	1931
<i>Deutschland→Italien</i>			
Total ⁶	1 863	4 862	3 440
Per Schiff ⁷	362	138	180
Durch die Schweiz ⁸	860	874	924
<i>Italien→Deutschland</i>			
Total ⁶	693	900	830
Per Schiff ⁷	247	227	188
Durch die Schweiz ⁸	131	224	225
<i>Italien→Frankreich</i>			
Total ⁹	485		
Per Schiff ⁷	251	69	179
Durch die Schweiz ⁸	20	23	30
<i>Frankreich→Italien</i>			
Total ⁹	706		
Per Schiff ⁷	225	233	152
Durch die Schweiz ⁸	65	1 187	772

³ Vgl. Die Tat, Zürich 11. 3. 1940, und Arbeiterzeitung, Basel 20. 3. 1940.

⁴ Commercio estero e turismo, a. a. O., 1934, S. 323 f.

⁵ Annuario Statistico Italiano, Roma 1914, S. 250; 1929, S. 248, und 1933, S. 267.

XIII. Bedeutung des Transitverkehrs für die Schweiz

Obwohl unsere Themastellung das nicht unmittelbar erfordert, wollen wir doch mit wenigen Sätzen die Stellung des Transittransports innerhalb der Schweiz und im Verhältnis zu anderen Ländern andeuten.

Die Einnahmen aus dem Transitverkehr sind nicht nur für die SBB wichtig, sondern sie kommen der gesamten schweizerischen Wirtschaft zugute: „Der Transitverkehr stärkt die allgemeine Konkurrenzfähigkeit der Schiene in dem Sinne, dass das inländische Tarifniveau dadurch zum Nutzen der schweizerischen Volkswirtschaft tiefer gehalten werden kann, als es ohne diesen zusätzlichen Verkehr sein müsste“¹⁰. Gegenwärtig wird die Frachteinnahme der schweizerischen Eisenbahnen aus dem Transitverkehr auf etwa 90 Mio. sfr pro Jahr geschätzt; diese Summe ist zwar in der schweizerischen Ertragsbilanz enthalten (Gütertransporte), wird jedoch nicht separat aufgeführt und kann deshalb nicht von den Erlösen aus Transportleistungen schweizerischer Firmen im Ausland geschieden werden. Die Summe von 90 Mio. sfr stellt etwa ein Fünftel der gesamten Güterverkehrseinnahmen der SBB dar. Auch volumenmässig ist der Transitverkehr etwa mit einem Fünftel am Gesamtverkehr beteiligt; was die geleisteten Tonnenkilometer angeht, so entfällt darauf sogar ein Drittel der durchschnittlichen Jahresleistung der SBB¹¹.

Dass die Einnahmen aus dem Transitverkehr nur ein Fünftel anstatt ein Drittel der Gesamteinnahmen ausmachen, hat seinen Grund einerseits in der auf längeren Strecken wirksam werdenden Frachtdedegression, andererseits in den günstigeren internationalen Transporttarifen. Bei Dirlewanger finden sich auch Vergleichszahlen über den Transitverkehr in den verschiedenen europäischen Ländern, die hier wiedergegeben seien:

Gesamtgütertransport und Transit der Bahnen einzelner europäischer Länder, 1956¹²

	Gesamter Gütertransport in Mio. t	Transit in % des gesamten Gütertransports	Transit in % aller Tonnenkilometer
Schweiz	4,46	18,1	36,3
Belgien	6,97	9,8	18,4
Österreich	4,37	9,5	15,6
Dänemark	0,42	7,0	12,9
Jugoslawien	2,76	5,9	7,5
Frankreich	3,68	1,8	2,9
Westdeutschland	3,59	1,3	3,5
Niederlande	0,32	1,2	
Schweden	0,14	0,3	
(Italien gibt keine Transitzahlen bekannt)			

⁶ Monatliche Nachweise über den auswärtigen Handel Deutschlands (Deutschland und Frankreich ohne Saar).

⁷ Annuario Statistico Italiano, Roma (Deutschland und Frankreich ohne Saar).

⁸ Jahresberichte der schweizerischen Handelsstatistik (Frankreich inkl. Saar).

⁹ Tableau général du commerce ext. de la France.

¹⁰ H. Dirlewanger, 'Transitland par excellence, a. a. O.

Dirlewanger sagt dazu: „Schon die Tatsache, dass das kleine Land der Schweiz absolut genommen an zweiter und relativ gesehen an erster Stelle kommt, lässt auf eine besondere Bedeutung dieses Landes für andere Länder schliessen. Die Zahlen stammen aus der Statistik des Internationalen Eisenbahnverbands und dürfen nicht verkannt werden. Die französische, deutsche und niederländische Bahntransitquote blieb nur infolge der Transporte auf den Binnenwasserstrassen (Kanälen und Rhein) derart unbedeutend“¹².

Aus den oben angeführten Ziffern und den früheren Darlegungen geht klar hervor, dass, wenn von einer grossen Bedeutung des Schweizer Transittransports die Rede ist, in erster Linie die Bedeutung für die Schweiz selbst gemeint ist.

XIV. Ausblick

A. Wandel der Bedeutung des schweizerischen Verkehrsnetzes

Wenn Dirlewanger¹² die Umschichtung in der gütermässigen Zusammensetzung des schweizerischen Transits — die Kohle war 1938 mit zwei Dritteln am Gesamtvolumen beteiligt, 1957 nur noch mit einem Viertel; in der gleichen Zeit stieg der Anteil der Lebensmittel von 14 % auf 26 % und derjenige der Metalle von 8 % auf 24 % — auf den Expansionsprozess der italienischen Wirtschaft zurückführen will, so ist demgegenüber doch darauf hinzuweisen, dass zwar der Anteil der deutschen Kohle am italienischen Import zurückgegangen ist, dass dafür aber amerikanische Kohle verstärkt importiert wird; der Transitverkehr kann sich also ändern, ohne dass — in diesem Falle — die italienische Wirtschaftsstruktur Änderungen durchgemacht hat. Dagegen hat sich der gesteigerte Bedarf an siderurgischen Erzeugnissen für die norditalienische Industrie und an Düngemitteln für die gesteigerte Landesprodukteausfuhr — beides Zeichen der wirtschaftlichen Expansion — deutlich in der Zusammensetzung des Transitverkehrs niederschlagen. Auch die Zunahme der italienischen Eisentransporte im Schweizer Transit kann nicht ohne weiteres als Indiz für eine gesteigerte Exportfähigkeit des Landes auf diesem Sektor gewertet werden, da sich die gesamten Eisenexporte gegenläufig entwickelt haben können.

Grundsätzlich ist zu sagen, dass das jährliche Verkehrsaufkommen im Schweizer Transit vor allem von der konjunkturellen Lage in den am Transit beteiligten Ländern abhängt. Der Schweizer Transitverkehr ist somit in einem bestimmten Sinne ein Spiegel der europäischen Wirtschaftskonjunktur, und Schwankungen in seiner wirtschaftlichen Bedeutung für die europäischen Länder gehen weniger auf verkehrswirtschaftliche Faktoren als vielmehr auf die konjunkturellen Wand-

¹¹ Für den Güterverkehr ergeben sich bei der SBB folgende jahresdurchschnittliche Distanzen (1938 - 1954): Für den Transit 275 km, für den Verkehr mit dem Ausland 95 km und für den Schweizerverkehr 90 km (vgl. Hartmann, Georges, *L'évolution du trafic marchandises des Chemins de fer suisses de 1939 - 1945*, a. a. O.).

¹² H. Dirlewanger, *Transitland par excellence*, a. a. O.

lungen der europäischen gesamtwirtschaftlichen Situation zurück. Immerhin kann man doch für einzelne Verkehrsarten im Laufe der Zeit gewisse Tendenzen in der Benützung des schweizerischen Verkehrsnetzes erkennen, an denen ein Bedeutungswandel ablesbar ist. Dieses gilt vor allem für den starken Anstieg des Anteils der über die Schweiz nach Deutschland exportierten Agrarprodukte an den jährlichen Gesamtausfuhren Italiens an Gütern dieser Kategorie nach Deutschland; eine ähnliche Erhöhung hat in derselben Verkehrsrichtung die Transitquote bei den Eisentransporten erfahren. Diese Verschiebungen haben die Bedeutung des schweizerischen Verkehrsnetzes für den italienischen Export nach Deutschland merklich steigen lassen. In ähnlicher Weise ist die Bedeutung des Schweizer Verkehrsnetzes auch für den Verkehr von Italien nach Belgien gewachsen.

Umgekehrt ist der Anteil der Kohlentransporte an den gesamten deutschen Transitausfuhren nach Italien in neuerer Zeit stark gesunken (in der Zwischenkriegszeit und während des zweiten Weltkriegs lag dieser Anteil zwischen 80 % und 90 %; jetzt steht er bei 50 % des Transits Deutschland - Italien). Der Bedeutungsschwund der Kohle im Rahmen der deutschen Gesamtexporte nach Italien ist geringfügiger gewesen.

B. Integrationsauswirkungen — Blick in die Zukunft

Im Römer Vertrag der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft¹³ wurde nur das verkehrspolitische Ziel, nicht aber ein verkehrspolitisches Programm niedergelegt (Artikel 74 fordert gemeinsame Verkehrspolitik). Wie schwierig eine Zusammenarbeit auf diesem Gebiet sein wird, wird deutlich, wenn man bedenkt, dass die verschiedenen Eisenbahnverwaltungen ihre eigenen Tarifsysteme haben und bisher stets eine nach rationalwirtschaftlichen Erfordernissen ausgerichtete Verkehrspolitik betrieben haben. Was speziell den Schweizer Transitverkehr angeht, so wird man von der europäischen Integration positive Auswirkungen erhoffen dürfen. Infolge des internen Zollabbaus zwischen den Ländern des Gemeinsamen Marktes kann sich möglicherweise eine Umlenkung der Importe von zonenexternen auf zoneninterne Länder ergeben. Dieser Restriktionswirkung tritt die durch die (wahrscheinliche) zoneninterne Wirtschaftsexpansion bedingte Ausweitung des Gesamtimportvolumens der EWG-Staaten gegenüber. Von beiden Tendenzen sollte die Schweiz begünstigt werden; vor allem aber wird es der infolge der Integration zweifellos steigende innereuropäische Handel sein, von dem eine Ausweitung des Schweizer Transitvolumens zu erwarten ist.

Die Montanunion scheint keine negativen Auswirkungen für den Schweizer Transitverkehr gehabt zu haben, kann doch die Abwanderung der Ruhrkohlentransporte nach Italien auf den Seeweg nicht ihrem Wirken zugeschrieben werden. Andererseits gehen die Kokstransporte der jüngsten Jahre von Italien nach

¹³ Vertrag der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, Bérié und Miller (NWB), Berlin 1957.

Deutschland auf die Intervention der Montanuion zurück, und gleiches gilt für die Eisentransittransporte von Italien nach Belgien; bekanntlich wird in neuester Zeit italienisches Eisen zur Verarbeitung zu Dünnblechen nach Belgien geschickt und kehrt von dort wieder durch die Schweiz nach Italien zurück. Im gleichen Sinn wird sich die internationale Lohnveredlung innerhalb der fortschreitenden Integration auf alle Produktionsgebiete ausdehnen und dadurch das Transportvolumen, das im Schweizer Transit anfällt, vermehren.

Unsere Aufgabe ist es gewesen, den Beitrag des schweizerischen Verkehrsnetzes zum gesamten europäischen Güterverkehr herauszuarbeiten. Im jetzigen Zeitpunkt der Wende der europäischen Wirtschaft blicken wir zurück auf die nationale Wirtschaftsstruktur Europas, die sich in einer künstlich erzwungenen Abschliessung der einzelnen Nationen von ihren Handelspartnern manifestierte. Das Streben nach supranationalem Zusammenschluss in wirtschaftlicher und militärischer Hinsicht lässt seit dem zweiten Weltkrieg die nationalen wirtschaftlichen Schranken zusehends mehr fallen; und voller Hoffnung blicken die Völker Europas auf den sich festigenden wirtschaftlichen Zusammenschluss vorerst der sechs EWG-Staaten, später vielleicht aller europäischen Staaten. Schreitet diese Integration fort, so wird damit auch ein Bedeutungswandel des schweizerischen Verkehrsnetzes einhergehen, der als solcher zwar feststeht, aber weder in seiner Grösse noch in seinem Charakter zuverlässig abschätzbar ist.

Lebenslauf

Der Verfasser, Peter Joseph Burkhardt, wurde am 8. Juli 1935 als siebentes und letztes Kind der Eltern Joseph und Martha Burkhardt-Vogt als Bürger von Basel und Ruschein (Graubünden) in Basel geboren. Der Vater, Leiter der Basler Filiale eines grossen schweizerischen Produktions- und Verkaufsunternehmens und Mitglied des Verwaltungsrates derselben Firma, verstarb 1945 nach langwieriger Krankheit erst 44 Jahre alt, sechs unmündige Kinder und seine verehrte Gattin zurücklassend.

Seine Erziehung und Ausbildung erhielt der Verfasser mit Ausnahme der militärischen Schulung zu Hause und an den Schulen der Stadt Basel: Nach vier Jahren staatlicher Primarschulen besuchte er das Humanistische Gymnasium Basel, welche Schule er nach acht Jahren und erfolgter Maturität wieder verliess. Im selben Jahr immatrikulierte er sich an der Philosophisch-Historischen Fakultät der Universität Basel zum Studium der Staatswissenschaften. Praktische Betätigung in verschiedenen Unternehmen und militärische Laufbahn füllten die Zeit der jeweiligen Semesterferien. Bis zum Studienabschluss im Herbst 1959 wurde der Verfasser nie genötigt, die Reihe der Semester an der Universität zu unterbrechen. Im Sommer 1957 begann er mit der Ausarbeitung seiner auf Anregung und unter Leitung von Prof. Dr. E. Salin entstandenen Dissertation über das im Titel dieses Werkes genannte Thema. Die nachfolgende Aufstellung gibt Auskunft über die Dozenten der vom Verfasser besuchten Vorlesungen, Übungen und Seminarien:

1. Praktische Volkswirtschaftslehre: Professor E. Salin.
2. Theoretische Volkswirtschaftslehre: Professoren G. Bombach, H. Möller, F. Neumark, J. Niehans, V. F. Wagner und M. Weber.
3. Statistik: Professoren L. Furlan und H. Guth.
4. Betriebswirtschaftslehre: Professoren O. Angehrn und Th. Brogle.
5. Staats- und Verwaltungsrecht: Professor M. Imboden.
6. Obligationen- und Handelsrecht: Professoren A. Simonius, K. Spiro und M. Staehelin.

Während der Zeit der Drucklegung der Dissertation befindet sich der Verfasser zur weiteren Vertiefung der Sprachkenntnisse in London und Paris.

Gedruckt in Westdeutschland

